PUBLICATIONS DE LA FACULTÉ DES LETTRES
ET DES SCIENCES HUMAINES DE PARIS - SORBONNE

Bernard DÉZERT
Agrégé de l'Université

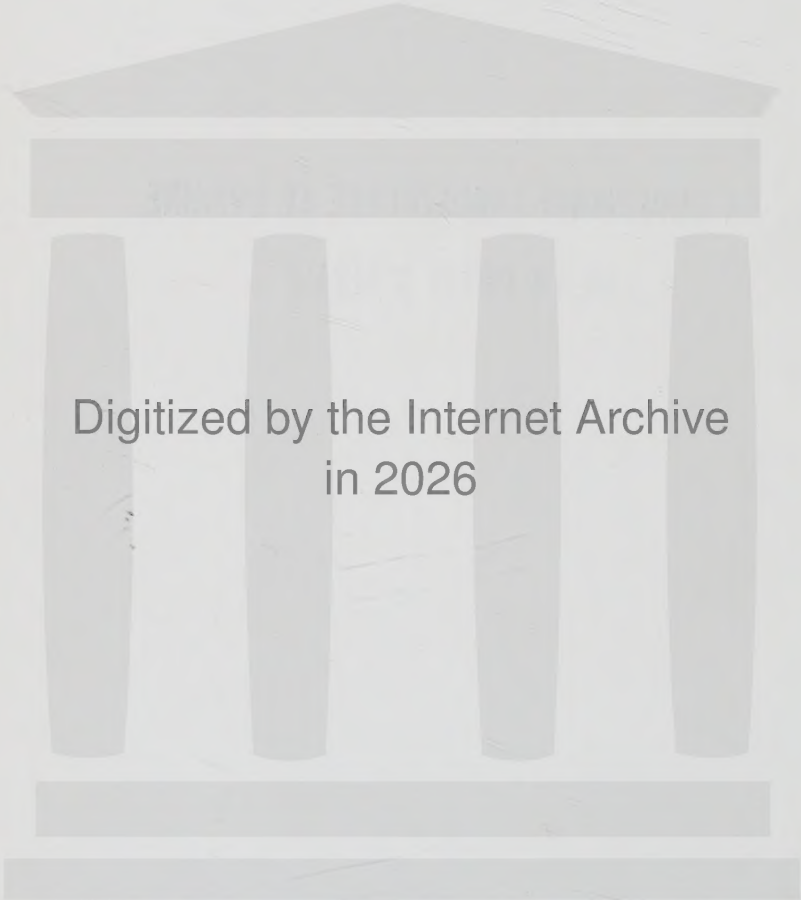
LA CROISSANCE INDUSTRIELLE ET URBAINE DE LA PORTE D'ALSACE

Essai géographique sur la formation d'un espace régional en fonction de l'attraction industrielle

1969

SOCIÉTÉ D'ÉDITION D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

LA CROISSANCE INDUSTRIELLE ET URBAINE DE LA PORTE D'ALSACE


Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41523711_0028

PUBLICATIONS DE LA FACULTÉ DES LETTRES
ET DES SCIENCES HUMAINES DE PARIS - SORBONNE

Bernard DÉZERT
Agrégé de l'Université

LA CROISSANCE INDUSTRIELLE ET URBAINE DE LA PORTE D'ALSACE

Essai géographique sur la formation d'un espace régional en fonction de l'attraction industrielle

SOCIÉTÉ D'ÉDITION D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR
5, place de la Sorbonne - PARIS 5e

...A MA FEMME

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

AVANT-PROPOS

L'objet de cette étude est de montrer la formation et l'existence réelle d'un espace régional s'ordonnant autour d'un puissant centre d'attraction industrielle. Il est aussi d'étudier un certain nombre de structures industrielles originales dans une région où le capitalisme familial a joué un rôle extraordinaire pendant deux siècles. Or, ce capitalisme s'est amoindri au profit de flux de capitaux extra-régionaux et, particulièrement, parisiens. Les industries régionales en ont-elles souffert ? Par quels processus, la croissance industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace autour d'une très grande usine d'automobiles, a-t-elle abouti à la formation de ce véritable espace régional nouveau ?

Telles sont les préoccupations qui m'ont amené à m'intéresser à une région particulièrement originale et assez mal connue. Tout en lançant des investigations dans des domaines encore mal explorés de la géographie industrielle, j'ai cherché aussi des méthodes nouvelles d'étude des structures et des réseaux urbains, par exemple, l'utilisation systématique du fichier électoral, du produit de la taxe locale et également des fichiers consulaires des Chambres de Commerce et d'Industrie. Mon travail s'interroge enfin sur les orientations nouvelles de la géographie régionale, dont les classifications traditionnelles sont à repenser, en fonction d'une modification des réseaux urbains résultant, pour une part importante, de la concentration industrielle.

Je ne saurais assez dire combien mes recherches doivent aux encouragements et conseils bienveillants de mes deux Maîtres : Madame J. Beaujeu-Garnier et M. J. Dresch, dont la sollicitude à mon égard ne s'est jamais démentie. Ma gratitude va également à M. le Doyen Chabot qui m'a initié à la Géographie Régionale et qui s'est toujours vivement intéressé au développement de mon travail. J'ai aussi trouvé appui et conseils bienveillants, en ce qui concerne les recherches industrielles et bancaires, auprès de MM. P. George et J. Labasse et je tiens à leur exprimer toute ma reconnaissance, ainsi qu'à MM. E. Juillard et Rochefort, avec qui j'ai eu souvent des entretiens très fructueux sur des problèmes alsaciens et comtois. M. E. Juillard a été pour moi un guide et un intermédiaire bienveillant auprès de nombreuses personnalités mulhousiennes et m'a permis aussi très généreusement l'accès à son Laboratoire de Géographie Régionale de Strasbourg.

Je tiens également à assurer de toute ma gratitude M. le Recteur A. GIBERT, qui a bien voulu accepter que je continue sa thèse sur la Porte de Bourgogne et d'Alsace.

J'adresse aussi tous mes remerciements aux autorités administratives et financières qui se sont très souvent mises à ma disposition avec une très grande amabilité, en particulier, M. ROCHAS et ses collaborateurs à l'I.N.S.E.E. de Dijon, à Paris, à la Direction Générale de l'I.N.S.E.E., M. BASTIDE, chargé du dépouillement des recensements, MM. les Directeurs de la Banque de France à Belfort, Montbéliard et à Mulhouse, MM. les Directeurs de la Société Générale et de la Société Générale Alsacienne de Banques, MM. les Directeurs du C.I.A.L. à Belfort, à Montbéliard et à Mulhouse.

J'ai toujours reçu le meilleur accueil et beaucoup d'informations auprès des Secrétaires Généraux de l'Association Industrielle de Belfort-Montbéliard-Lure, MM. FOUILLERON et VIGNON, ainsi qu'auprès des Chambres de Commerce de ces villes et de Mulhouse, en particulier, M. NETTANGE à Belfort et M. PRIGENT à Mulhouse qui ont bien voulu mettre à ma disposition une volumineuse documentation. Je ne saurais oublier également l'aide apportée généreusement à mes recherches par la Société Industrielle de Mulhouse, particulièrement en la personne de son Secrétaire Général, M. CENDRE. Enfin, je dois des remerciements très chaleureux à M. LAURENT, Directeur de la Bibliothèque de la Chambre de Commerce de Paris.

Ma reconnaissance s'adresse particulièrement aux diverses Directions de la Société des Automobiles PEUGEOT. de l'ALSTHOM, de JAPY, des Aciers et Outillages PEUGEOT, des Cycles PEUGEOT, de BULL-Belfort, de la S.A.C.M. de Mulhouse, des Mines Domaniales de Potasse, de la Société Potasse et Produits Chimiques de Thann, de RHÔNE-POULENC à Chalempé, à tous ceux et toutes celles de leurs collaborateurs qui m'ont généreusement fourni la documentation demandée, sans laquelle il n'aurait pas été possible d'étudier à fond dans cette thèse les structures industrielles. De leur côté, les responsables syndicaux doivent aussi être très vivement remerciés pour les dossiers et les entretiens permettant des ouvertures précises sur les conditions de vie des cadres et des diverses catégories de personnel ouvrier.

Enfin, un grand nombre d'industriels, d'agriculteurs, de commerçants ont bien voulu répondre aimablement aux questionnaires, parfois bien indiscrets, qui leur ont été soumis. Qu'ils trouvent ici l'expression de ma très vive gratitude, en particulier M. Paul ROULEAU, Président du Comité d'Expansion Economique et de Productivité de la Haute-Saône, M. Jacques ANDRÉ, Président-Directeur-Général des Etablissements Isidore ANDRÉ de Masevaux, en même temps que Président du Comité d'Action du Haut-Rhin, à l'époque de nos enquêtes, enfin M. Léon DENIVELLE, Directeur-Général de la Société de Produits Chimiques de Thann, et Montbéliardais d'origine.

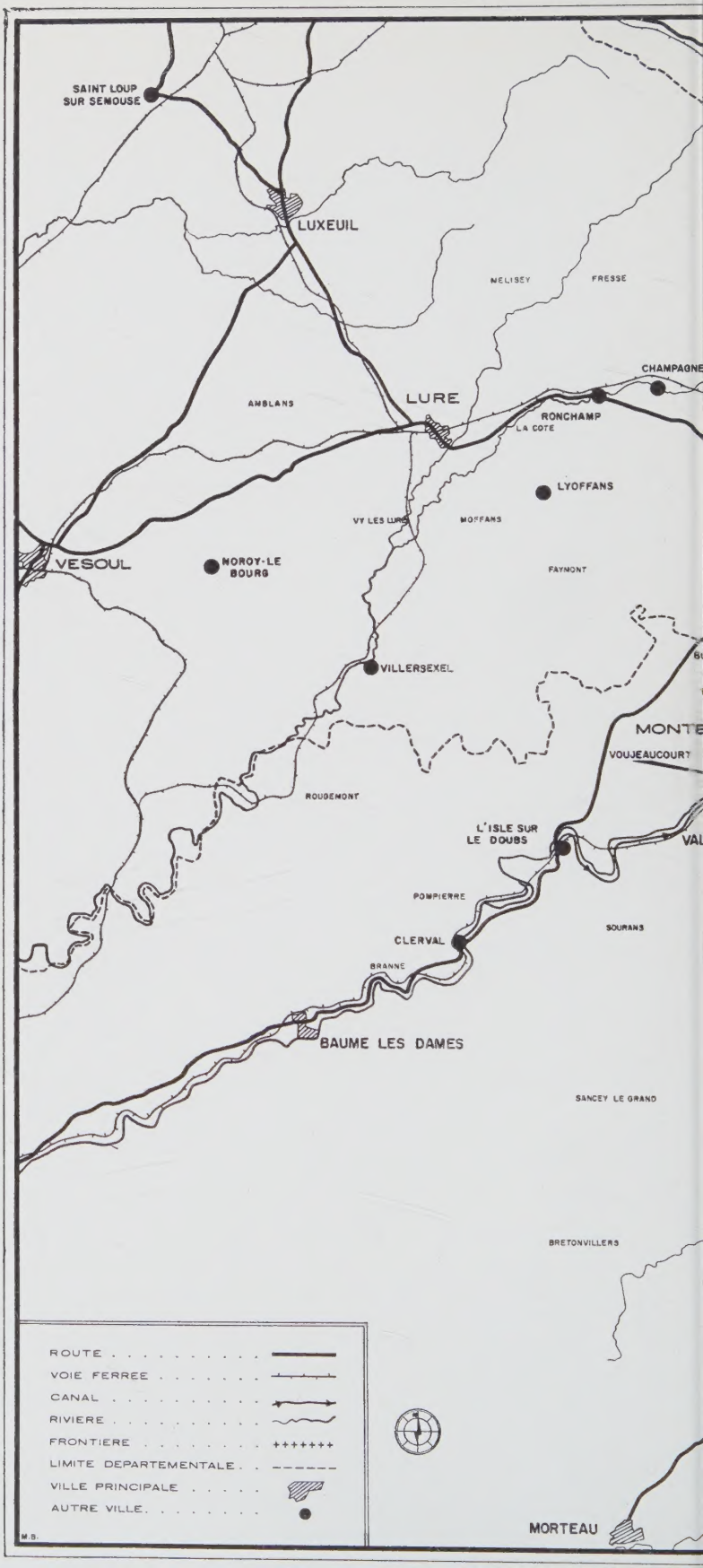
Il serait trop long d'énumérer tous les concours bienveillants que j'ai trouvés pour mener à bien cette thèse, dans toutes les Directions Administratives, Départementales et Municipales, les Services de l'Urbanisme, du Cadastre, de la S.N.C.F. et bien d'autres organismes où j'ai toujours reçu le meilleur accueil.

Au terme de mes recherches, j'ai conscience de n'avoir pu explorer qu'une part modeste du champ d'investigations, qu'offre une géographie régionale des espaces industrialisés. Le respect du secret des affaires industrielles, et aussi, celui du secret bancaire, m'ont parfois tenu à une discrétion bien gênante.

Je crois, toutefois, avoir ouvert une nouvelle voie de recherches, malgré d'indéniables insuffisances et imperfections.

Au demeurant, grâce aux encouragements et à l'aide constante de ma femme, à l'attachement que je porte à son « Pays » d'origine, j'ai cherché à plaider la cause régionale de cette Porte de Bourgogne et d'Alsace, encore bien méconnue, pour en permettre un aménagement meilleur répondant à ses orientations nouvelles.

Carte
de présentation
de la
Porte d'Alsace



BOLLWILLER
CERNAY
THANN
SEWEN
MASEVAUX
LEPUIX-GY
GIROMAGNY
ROUGEMONT LE CHATEAU
MULHOUSE
UEBERKUMEN
TAGSDORF
BELFORT
DANNEMARIE
ALTKIRCH
SAINT LOUIS
HIRSINGUE
HERICOURT
WALDIGHOFEN
BALE
SOCHAUX
FESCHES-LE-CHATEL
ÉTUPES
DELLE
BADEVEL
FERRETTE
AUDINCOURT
BEAUCOURT
SELONCOURT
HERIMONCOURT
GLAY
PONT DE ROIDE
SAINT HIPPOLYTE
MAICHE
LE RUSSEY

LA CROISSANCE INDUSTRIELLE ET URBAINE DE LA PORTE DE BOURGOGNE ET D'ALSACE

ESSAI GÉOGRAPHIQUE SUR LA FORMATION D'UN ESPACE RÉGIONAL EN FONCTION DE L'ATTRACTION INDUSTRIELLE

Présentation générale :

Le Carrefour dit de la Porte de Bourgogne apparaît au voyageur qui emprunte le Paris-Bâle ou le Strasbourg-Lyon, comme une étoile de voies ferrées, se rejoignant dans deux grandes gares : Belfort et Mulhouse. Sur les voitures des trains apparaissent les plaques de nombreuses villes d'Europe, Suisses, Autrichiennes, Italiennes, Hongroises, Roumaines, Allemandes, Néerlandaises. De longs convois de marchandises issus de tous ces pays se croisent sans cesse. Mais la gare de Belfort voit aussi partir des trains complets d'automobiles de la grande marque PEUGEOT et de gros matériels électromécaniques ALSTHOM, tandis que des locomotives électriques toutes neuves s'apprêtent à prendre le départ de leur premier voyage vers toutes les parties de la planète.

Ce carrefour ferroviaire, manifestement européen, dispose de grandes industries à rayonnement mondial. Cependant l'automobiliste qui vient de Paris, de Besançon ou de Suisse, ne traverse que de petites bourgades, dont les maisons s'allongent et s'égrènent interminablement. Il s'attend à parvenir au centre d'une métropole régionale au cœur de cette Porte. Il ne trouve que deux modestes villes : Belfort et Montbéliard qui n'ont guère à offrir que deux à trois rues commerçantes. Par contre, il lit des plaques indicatrices de grandes usines un peu partout : Usines d'Automobiles PEUGEOT, Usines ALSTHOM, Usine BULL, Aciers et Outillages PEUGEOT, Mécanographie JAPY.

Lorsque le visiteur monte au Salbert ou sur la Colline de la Miotte, il rencontre partout des ouvrages défensifs et, de la Citadelle du célèbre Lion de Belfort, il lui apparaît que la ville de Belfort s'est développée linéairement dans l'étroit goulet entre de fières collines boisées. S'il se dirige vers Lyon, en passant par Montbéliard, il constate aussi que la vieille ville est dominée par un château fortifié dont les tours à bulbe évoquent l'Europe Centrale plus que la Franche-Comté.

De partout, l'horizon est barré, sauf vers l'Est ; le Massif du Salbert n'est qu'une sentinelle avancée du haut Massif

Vosgien dont la ligne bleutée se profile vers le Nord. Ses cîmes enneigées (Ballon d'Alsace : 1 250 m), jusqu'au cœur du printemps parfois, témoignent d'un univers montagnard isolant la Porte de Bourgogne et d'Alsace de la Lorraine. Vers le sud, la « Montagne » du Lomont (840 m), longue barre ouest-est, ferme aussi brutalement les horizons et, lorsque l'automobiliste pénètre dans la vallée du Doubs vers Besançon, il doit emprunter, dès la sortie méridionale de l'Isle-sur-le-Doubs, une route sinueuse aux longues montées ; puis, après Clerval, cette même route s'insinue dans une vallée étroite et encaissée, qui se poursuit à l'aval jusqu'à la banlieue de Besançon (Novillars). De même, sitôt franchie la petite plaine de Mandeure, le touriste se heurte à Pont-de-Roide aux premiers contreforts des plateaux jurassiens et avant même Saint-Hippolyte, la vallée du Doubs franchit en cluse le Lomont.

Carrefour entre Vosges et Jura, la Porte de Bourgogne est avant tout une zone de contact : Contact avec les derniers plateaux de Haute-Saône, où viennent mourir les surfaces d'érosion du Tertiaire, tranchant en biseau les couches sédimentaires inférieures du Bassin Parisien, contact de la Montagne jurassienne avec des avants-monts de calcaire jurassique, accidentant jusqu'au site même de Belfort un carrefour très fractionné grâce à eux, avants-monts qui se poursuivent le long de la frontière suisse par le Jura de Ferrette. De Montbéliard à Bâle, la frontière suisse suit une ligne sinueuse le long de collines et de monts, qui isolent plus ou moins le Jura bernois, de la Porte de Bourgogne et d'Alsace.

— Contact de genres de vie montagnards : ceux du Jura, avec le travail du bois et l'horlogerie spécialisée, et ceux des Vosges, où les activités minière et métallurgique dans toutes les vallées ont contribué à forger un peuple industrieux, dur à la tâche, discipliné, mais moins dynamique que celui des plateaux jurassiens, habitué au petit travail des longs mois enneigés de l'hiver.

— Contact aussi, avec la vie des régions rhénanes, vers lesquelles la Porte est ouverte en un vaste entonnoir de plaines et basses collines, du Belfortais à la Hardt. La nature a favorisé une vaste empreinte rhénane. Le Rhin antérieur lui-même ne coulait-il pas à l'époque Quaternaire par la large vallée qu'empruntent aujourd'hui la Largue, la Bourbeuse et l'Allan ?

Cette zone est une ligne majeure de partage des eaux, en Europe, entre Mer du Nord et Méditerranée. Ce seuil n'est qu'à une altitude médiocre (345 m à Valdieu) ; (le seul en Europe à mettre facilement en contact le monde nordique et le monde méditerranéen) : La région de la Porte a toujours facilement livré passage aux migrations et aux invasions. C'est pourquoi, elle a été si verrouillée autrefois. Comme le disent les plaques apposées aux limites du Territoire de Belfort : « Carrefour entre Alsace, Vosges, Franche-Comté », ni tout à fait alsacien, ni vraiment franc-comtois, empruntant à la fois à la civilisation germanique

et à la civilisation romane, aussi bien l'aspect de ses fermes ou de ses vieux monuments, que le parler, où un mélange curieux de termes germaniques francisés se rencontre, où le patois sundgovien du Belfortais est nettement différent du dialecte alsacien, où se mélangent les confessions religieuses, le protestantisme luthérien, les communautés protestantes dissidentes et le catholicisme et où la pratique religieuse marque encore profondément la vie.

La Porte de Bourgogne et d'Alsace, ainsi dénommée par André GIBERT, parce qu'il ne lui avait pas semblé possible de trancher entre les deux influences, rassemble les secteurs où justement l'osmose s'établit entre l'influence jurasienne et comtoise et l'influence rhénane et alsacienne avec toute une gamme de nuances :

Terre de contact et de passage, la Porte a su développer sa civilisation propre. Bien que venant travailler à Belfort ou à Montbéliard-Sochaux, le travailleur haut-saônois de Luxeuil et de Lure se sent encore franc-comtois ; le pays de Montbéliard jusqu'au Lomont, au sud, se sent plus proche de la Suisse et de l'Alsace que de Besançon ; l'arrivée quotidienne d'ouvriers sundgoviens à Sochaux, le grand nombre d'habitants d'origine alsacienne, suisse et wurtembergeoise dans sa population lui donne une note déjà germanique. Le Territoire de Belfort fut le seul lambeau d'Alsace, demeuré français après 1871, qui ne soit pas redevenu alsacien après 1919, constituant le plus petit et le moins équilibré des départements français, puisque la ville de Belfort à elle seule représente 60 % des habitants du département et, en dehors de la zone de Delle, la quasi totalité des activités. Enfin, le Sundgau et la région de Mulhouse, tout en étant profondément alsaciens, se sentent des affinités avec la Porte. La vieille bourgeoisie mulhousienne s'est efforcée de perpétuer la tradition du parler francophone, les relations de bon voisinage avec la Suisse et les communautés protestantes rhénanes et helvétiques, comme à Montbéliard. Le Sundgau se partage entre les zones industrielles de Belfort-Montbéliard, de Mulhouse et de Bâle. Mais, sur tout cet ensemble, plane l'ombre tutélaire d'une très grande usine : l'Usine d'Automobiles PEUGEOT, la première usine provinciale française par la superficie et le personnel employé à Sochaux.

Le groupe industriel de Montbéliard avec ses 35 000 ouvriers est le plus important de l'Est français, en dehors de la région sidérurgique lorraine ; mais, il ne se trouve à proximité d'aucune métropole régionale ; c'est là sa grande originalité. Il s'insère dans un ensemble tricéphale, dont Mulhouse et Belfort sont les deux autres pôles. Il domine, aussi, toute une région, qui s'uniformise de plus en plus, en fonction de ce que certains appellent le « phénomène PEUGEOT ». L'observateur attentif des aspects de cette région est frappé par la puissance de cette grande usine, sans commune mesure avec cette moyenne ville qu'est Montbéliard.

Tout semble s'être édifié en fonction de PEUGEOT. La route Belfort-Montbéliard n'est plus que la grande rue des Usines

PEUGEOT. Les commerces sont des «RAVI » appartenant à PEUGEOT ; le stade, où évolue une célèbre équipe de football, est au voisinage de la Forge ; le Cercle-Hôtel est le premier hôtel de Montbéliard et il accueille sans cesse des délégations de visiteurs et d'acheteurs du monde entier ; le réseau ferré intérieur de PEUGEOT est supérieur, avec ses voies de triage, aux installations ferroviaires S.N.C.F. de la Gare de Montbéliard. Tout autour des Usines, sur les hauteurs environnantes, s'étalent les chalets des Ingénieurs et des Cadres et les grands ensembles d'habitation édifiés récemment pour y loger la majorité du personnel. Avec ses annexes d'Audincourt, de Valentigney, de Mandeure, où se retrouve partout le nom de PEUGEOT, un puissant groupe urbain en ordre lâche s'est édifié. Il englobe maintenant un certain nombre de villes satellites autour de Sochaux, et s'annexe de plus en plus Héricourt en Haute-Saône, Belfort, Beaucourt et Delle dans le Territoire. Malgré les limites départementales, une véritable région économique s'est créée depuis la seconde guerre mondiale, englobant trois arrondissements, vingt-quatre cantons et 518 communes, dont les trois quarts des habitants vivent directement ou indirectement du succès international du « Lion PEUGEOT ». Et maintenant, les Automobiles PEUGEOT essaiment leurs usines sur Mulhouse. Désormais, la première usine de Mulhouse est la firme PEUGEOT !

La Société des Automobiles PEUGEOT a forgé, peut-être malgré elle, une nouvelle unité régionale qu'elle contrôle plus ou moins nettement. Le visiteur perçoit partout ce « monde PEUGEOT », cette mystique PEUGEOT, mais il est frappé en même temps par le fait que la grande firme n'a pas créé autour d'elle une grande ville, que le nombre et la variété des commerces sont médiocres, que les distractions sont rares : le monde PEUGEOT est un monde sérieux et uniforme, à commencer par l'interminable « route de Sochaux » ; celle-ci est bordée, de part et d'autre, par les murs gris des grands ateliers reliés entre eux par des convoyeurs aériens et dominée par un building administratif sur lequel flotte le véritable drapeau régional : les couleurs bleu et jaune, qui sont aussi celles de l'équipe de football.

Cet « accaparement » est-il partiel ou est-il total ? Une région peut-elle s'ordonner autour d'une très grande usine sans métropole urbaine, à partir d'une aire urbaine et d'une simple nébuleuse de cités et de grands ensembles d'H.L.M. ?

La croissance industrielle et urbaine ne semble pas liée au Carrefour. Dans les trois villes de Mulhouse, Belfort et Montbéliard, les gares sont périphériques, mais les grandes usines sont aussi bien à leur contact comme ALSTHOM, que dans un voisinage plus ou moins lointain. Le voyageur pressé, qui emprunte le rapide Vintimille-Strasbourg-Hambourg, n'aperçoit que le Château de Montbéliard et ne soupçonne guère la présence des usines géantes de Sochaux, encore moins l'existence des deux autres usines PEUGEOT, berceau de la famille fondatrice : les Aciers et Outillages à Audincourt

et les Cycles PEUGEOT à Beaulieu-Mandeure, l'un des plus grands berceaux français de l'automobile et de la bicyclette. Or, ces usines ne se trouvent ni au contact des routes principales, ni à proximité des grandes voies ferrées. Les wagons y accèdent même par une voie ferrée sur route !

Au contraire, la multiplicité des sites défensifs, l'environnement de plateaux et de montagnes ne semblent guère avoir facilité les contacts, mais renforcé l'isolement relatif. Le Seuil a même joué un rôle de glacis défensif de la France, plus qu'un trait d'union. France et Saint-Empire Germanique, devenu ensuite l'Allemagne, se sont disputés constamment cette région et, durant cette longue période de destruction et de rivalités, n'a pu naître dans ce carrefour aucune grande ville, seulement de petites villes autonomes, plus ou moins rivales, et même repliées sur elles-mêmes (comme ces microcosmes que furent la Principauté de Montbéliard et la République libre de Mulhouse).

Ce passé commun d'indépendance, de défiance aussi, vis-à-vis des pouvoirs fédérateurs et des autorités centralisatrices, a profondément marqué les générations. Il en subsiste quelques aspects, quelques particularismes et, même, un certain repli sur soi-même. Le « Trissus », l'habitant du Pays de Montbéliard, est conscient d'appartenir à une entité originale, qui survit dans son folklore, ses conteurs, son œcuménisme religieux ; de même, le Sundgovien demeure, très souvent, prisonnier de ses traditions. Il en résulte un esprit d'indépendance plus grand, un particularisme ombrageux, de Mulhouse à Montbéliard et à Luxeuil. Belfort est un cas urbain d'autonomie géographique. C'est une ville d'origine militaire sans tradition, où, encore aujourd'hui, une part des habitants ne sont que de passage, comme l'étaient les officiers de la garnison, depuis la fin du siècle dernier.

Alors, comment l'unité régionale peut-elle se dessiner de nos jours ? Le pouvoir fédérateur d'une grande usine suffit-il à la modeler ? Faut-il la considérer comme une construction artificielle, résultant d'une perte momentanée d'un équilibre industriel, fondé sur le textile et la métallurgie ? Est-ce, au contraire, un mouvement profond, résultant d'une prise de conscience collective d'intérêts communs, d'une volonté de s'inscrire dans le contexte des unités économiques rhénanes, fondées sur le pouvoir polarisant d'une ville d'affaires et d'industries, dans l'axe et au cœur du Marché Commun ?

C'est à toutes ces questions, que s'efforce de répondre ce travail de recherches, dans l'optique d'une définition des systèmes de relations et des rapports de force, qui ont profondément modifié le visage de cette région, depuis la thèse d'André GIBERT, remettant en cause les concepts traditionnels des découpages régionaux.

PREMIÈRE PARTIE

CONDITIONS ET ASPECTS ORIGINAUX DE LA CROISSANCE INDUSTRIELLE

CHAPITRE PREMIER

DES CONDITIONS NATURELLES FAVORABLES A L'INDUSTRIE

Le relief, la nature des sols, les gisements miniers, le climat et la richesse hydrologique, concourent à fournir des sites industriels favorables et expliquent la grande ancienneté des industries.

« La forêt donnait des réserves inépuisables, l'eau courante son énergie, le sol ses minerais. On en tira parti sans doute, mais non tout le parti que la situation semblait permettre. Le facteur qui joua le moins fut précisément celui qui semble marquer le plus fortement la région, son rôle de passage » (1).

Divers facteurs naturels ont fait naître et croître les industries : la richesse forestière liée à un climat et à des sols favorables (c'est-à-dire le milieu biologique et pédologique), la richesse en eau liée à la fois au climat, aux conditions du relief et aux sols imperméables, la richesse minière liée aux structures de cette zone de contact, les facilités relatives du passage en raison de la nature et de l'orientation des reliefs.

I. — LA RICHESSE FORESTIÈRE ET LE RÔLE DE LA FORÊT DANS LA CROISSANCE INDUSTRIELLE.

La Porte de Bourgogne et d'Alsace se caractérise par la densité considérables des forêts : non seulement, forêts vosgienne et jurassienne, mais grandes forêts dans la zone sous-vosgienne. Toutes les collines sont boisées et les plateaux hauts-saônois ont de vastes forêts : forêt de Belverne entre Héricourt et Lure, forêt de Granges - Saulnot - Chérimont, forêts du Salbert et de l'Arsot sur les collines dominant Belfort, forêt de la Hardt à l'est de Mulhouse.

Les taux de boisement comptent parmi les plus élevés de France :

36 % de la superficie du Territoire de Belfort,
35 % du Pays de Montbéliard,
38 % du canton de Ferrette,
28 % du canton d'Hirsingue,

---

(1) A. Gibert, *La Porte de Bourgogne*, p. 474. - Formes anciennes de l'industrie.

23 % du canton de Dannemarie,
21 % du canton d'Altkirch (2),

donc 30 à 40 % de la surface totale selon les cantons, dépassant même 40 % dans les « villages des bois », Etobon, Belverne, Clairegoutte, Frédéric-Fontaine, Le Magny-d'Anigon dans la zone d'Héricourt.

Selon la carte dressée en 1925 par les Services des Eaux et Forêts (reprise par A. Gibert, thèse, p. 185), l'Ouest et le Nord-Ouest de la Porte apparaissent comme les régions les plus boisées, à savoir le plateau des Etangs (Beulotte-St-Laurent, les plateaux de la Vôge, le plateau du massif de Saulnot). Sur ces zones, la forêt l'emporte sur le taillis, sauf sur les hautes surfaces au-dessus de 800 m, où la futaie de sapins et d'épicéas est l'objet d'une véritable exploitation.

Cette densité forestière s'atténue vers le Nord-Est et l'Est entre Dannemarie, Altkirch et la vallée du Rhin. Cependant, entre Mulhouse et le Rhin, il existe une très grande forêt de chênes et de charmes, la forêt de la Hardt.

Une bonne part du Territoire de Belfort est recouverte d'un manteau forestier piqueté de clairières semées d'étangs et rayé par de larges vallées humides.

L'examen des photos aériennes fait apparaître l'existence de bandes forestières avec des laies nombreuses souvent tracées au cordeau ou utilisant les courbes de niveaux principales sur les pentes. Ces chemins prouvent aussi une exploitation intensive avec des alternatives de défrichement et de reboisement.

La forêt est essentiellement composée par un mélange continu de taillis sous futaie de chênes, de hêtres et de charmes.

Le chêne rouvre est l'arbre le plus utilisé pour le travail du bois. La présence de ces taillis et de ces taillis sous futaie est l'indice d'un rajeunissement et d'une régénération récente, preuve d'une intense exploitation qui continue de nos jours. Le chêne fait place de plus en plus au hêtre dans le Sundgau, sauf dans le Jura de Ferrette, au sud du Sundgau, à proximité de la frontière Suisse (où les sapinaies sont dominantes).

Il y a peu de sapinaies autonomes. Les sapinaies existent surtout sur les versants exposés au nord et à l'est. La plupart sont des plantations récentes, notamment celles créées par les Allemands pour des motifs stratégiques, entre 1871 et 1914, le long du « liseré vert », sur la ligne de partage des eaux entre la Largue et la Suarcine.

Il apparaît nettement à l'observation des toponymes que les chênes ont toujours fourni l'essentiel du peuplement comme le

(2) D'après des statistiques des Services agricoles du Territoire de Belfort, de la Haute-Saône, du Doubs et du Haut-Rhin. - Ces chiffres n'ont pas varié depuis la *Thèse* de A. Gibert, le taux de boisement étant même supérieur dans les Hautes-Vosges.

prouve le grand nombre de lieux-dits (Chenois, Sainte-Marie-en-Chenois, Chenalot, La Chenalotte, Eschène-Autrage, Eichwald). Le chêne représente des taux de boisement considérables (50 % dans la forêt de Lure - 50 % dans celle de Villersexel - 50 % dans la zone de Mulhouse, presque partout, 20 à 30 % des boisements malgré la concurrence récente de l'épicéa).

Le chêne-rouvre (*quercus ruber*) domine dans les collines sous-vosgiennes, spécialement en Haute-Saône. Il est généralement associé, en peuplement plus ou moins discontinu, à l'érable, au charme, aux alisiers avec un sous-bois assez dense d'églantiers, de buis, de sorbiers, de noisetiers, d'aubépines et souvent de fougères. Hêtraie et charmaie sont les peuplements les plus courants des forêts du Sundgau. Le charme est l'essence dominante de la Hardt, malgré les larges coupes effectuées récemment. Il se plaît sur les hautes et moyennes terrasses caillouteuses, les fonds de vallée et dépressions argileuses, étans plus favorables à l'aulnaie. Les hêtres se rencontrent dans la plupart des bois de la région, mais constituent toujours des futaies diffuses spécialement sur les sols profonds, les « lehms » du Sundgau.

La Porte d'Alsace dispose donc d'une richesse en feuillus considérable, même s'il existe sur les terrains siliceux des collines gréseuses sous-vosgiennes, de la région de Masevaux à Fougerolles, de véritables landes avec marais tourbeux et innombrables étangs ; les monticules aux pentes arrondies avec leurs genêts, leurs bruyères, leurs hautes fougères évoquent le Limousin, la Bretagne ou l'Ecosse.

De telles landes ne s'expliquent pas seulement par l'excès d'acidité des sols (dont l'horizon A est podzolique), par la présence d'argiles trop mal égouttées, mais plutôt par des excès de défrichement. A. Gibert notait déjà que les reboisements contemporains montrent une grande indépendance à l'égard des conditions naturelles. Les changements de composition floristique semblent récents, car la forêt n'a jamais été l'objet d'une exploitation systématique jusqu'au XIX^{e} siècle. Les soucis primordiaux ont été souvent l'utilisation de la forêt pour la chasse ou la « poisson » ou glandée (3).

L'exploitation forestière a donc été l'une des chances de la région ; les défrichements ont, de toute évidence, progressé à partir des vallées ; mais toutes les hauteurs et versants sont demeurés boisés, entretenant du printemps à l'automne une foule de « charbonniers », dont la trace d'établissement est visible très souvent, au bord des chemins forestiers, sous la forme d'un sol noirâtre et cendreux.

Le manteau forestier semble bien avoir été détruit largement une première fois à l'époque gallo-romaine, tout au moins à proxi-

(3) A. Gibert, *op. cit.*, p. 184.

mitié du port romain (sur le Doubs) d'*Epomanduodurum* (l'actuelle Mandeure). Camille JULLIAN, dans son *Histoire des Gaules*, estime que les forêts du pays, de part et d'autre de cette sombre route du Doubs, qui devint si active, furent plus vigoureusement attaquées que celles du reste de la Gaule. Il semble bien que la ville d'Epomanduodurum, l'une des premières villes de la Séquanie, était un lieu de transit et un port d'où partaient vers le Midi et la Méditerranée, les bois coupés, les outils, les minerais et les porcs engraissés à la glandée dans les forêts de chênes régionales. Les lourdes barques descendant le Doubs, puis la Saône et le Rhône étaient construites en bois du pays (4).

Mais il ne faut pas oublier que jusqu'au XV^e^ siècle, la forêt n'est l'objet d'aucune utilisation véritablement industrielle. On essarte pour avoir de la terre. Ni les bois banaux (seigneuriaux), ni les bois communaux, c'est-à-dire ceux appartenant aux hommes d'une commune affranchie, ne sont utilisés pour autre chose que la « glandée » et le ramassage du bois de chauffage ou de construction.

Les grandes calamités du XV^e^ siècle et surtout du XVII^e^ siècle (invasion suédoise durant la guerre de Trente Ans) ont même favorisé le retour à la forêt naturelle : broussailles et taillis se multiplient à côté de futaies non entretenues.

L'industrie est née dans cette Région de la conjonction de la richesse en bois, en minerais et en eau. Sa naissance est contemporaine des exploitations minières et forestières qui se développaient alors en Allemagne, dans la Harz (XV^e^ siècle).

Des réfugiés protestants venant de Fontenay-en-Vôge en Lorraine sont autorisés, en 1586, à ouvrir la première usine métallurgique de la Région, à Chagey, près d'Héricourt, à proximité de la grande forêt de chênes, de hêtres et de charmes sur les grès rouges permiens et les grès triasiques (du Bundsandstein inférieur). La vieille forge se trouvait dans la partie orientale du Bois de la Ture, le long de la rivière Lizaine, affluent de l'Allan et du Doubs, à l'endroit où la vallée est très encaissée dans les roches volcaniques du système dévono-dinantien.

Dans ces roches existaient du minerai de fer et de la galène argentifère. En même temps, le Comte Frédéric (5) fait rechercher le minerai d'argent à Badevel, à Dampjoux et extraire le fer à Audincourt, Exincourt, Granges et Clerval dans les terrains de calcaires jurassiques du Bajocien inférieur et de l'Aalénien-Toarcien, qui donnent une hématite brune à moyenne teneur.

---

(4) Cité par A. GIBERT, p. 332.

(5) Le Comte Frédéric DE WURTEMBERG-MONTBÉLIARD (1558-1608), farouche luthérien et souverain de la Principauté de Montbéliard, fut un homme très dynamique et progressiste, qui supprima la corvée en 1593 et affranchit ses serfs de la mainmorte. Il créa un jardin botanique célèbre, le quatrième en Europe après ceux de Padoue, Pise et Bologne, et y fit cultiver la pomme de terre (d'après L. RENARD).

Tandis que dans les forêts, les tireurs de mines, indépendants de la forge, se dispersent en petits ateliers de deux à quatre individus pour gratter le sol partout où l'on soupçonne du minerai, au grand désespoir des paysans, dont on a ravagé les champs, la « cognée » des « coupeurs » leur répondait dans les bois assignés au « roulement » de la forge. Les charbonniers entassaient le bois coupé sur des « fouldes » (meules) et le charbon de bois donnait lieu ensuite à un trafic assez intense vers la forge, située toujours en bordure d'une rivière, parce que pourvue de martinets (petits marteaux à puddler), mus par la force de l'eau. Ce trafic se développait, quelle que soit la saison, sur les mauvais chemins sans cesse défoncés et boueux, au moyen des traditionnels chars allongés à quatre roues, stables et adaptés à tous les terrains, mais de faible contenance (6).

De Chagey, devait naître en 1619 avec des capitaux suisses (originaires de Schaffhouse) les forges d'Audincourt, sur le Doubs (7). Il s'agit bien à l'origine d'une conjonction d'avantages présentés par la densité du couvert forestier, la variété des minerais et la richesse en eau. C'est surtout le souci de tirer des revenus de leurs forêts qui pousse les multiples seigneurs locaux de la Porte d'Alsace à créer des forges, même si le minerai est rare ou de faible teneur à proximité. L'avance prise par les Allemands dans cette activité métallurgique basée sur le charbon de bois, explique la fréquence des noms à consonnance germanique chez les Directeurs des Forges d'Audincourt. Nous n'insisterons pas ici sur les débouchés de cette vieille métallurgie, renvoyant le lecteur à la substantielle étude faite par A. Gibert dans sa thèse, (pp. 488-489).

II. — LA RICHESSE EN EAU : SOURCE SECONDAIRE DES INDUSTRIES :

Alors que la zone septentrionale de la Porte, en raison des terrains imperméables sur un substratum granitique, éruptif primaire et gréseux, regorge d'eaux superficielles ; la région méridionale à dominante de roches calcaires sur de grandes épaisseurs offre de larges étendues de plateaux sans un filet d'eau, mais, par contre, de beaux collecteurs des eaux souterraines : Doubs, Dessoubre. Gland, Feschotte, Luzine, Rupt, Bré.

A. Gibert a montré dans sa thèse (p. 159) que le « cycle karstique est jeune, non seulement parce qu'il est de fraîche date, mais parce qu'il est pour ainsi dire vidé de ses effets par le cycle

(6) D'après Lucien Febvre, *Philippe II et la Franche-Comté, étude d'histoire politique, religieuse et sociale*, Paris, 1912, in-8°. — A Gibert, *op. cit.*, pp. 485-487. — L. Renard, *Le Pays de Montbéliard*, p. 48.

(7) Selon M. Cuisenier (*Conférence sur les origines de l'industrie du Pays de Montbéliard*, avril 1965), la Compagnie des Forges consommait, vers 1830, un million d'hectolitres de charbon de bois pour le fonctionnement de ses hauts fourneaux.

extérieur normal ; lui-même, d'ailleurs, à l'état de jeunesse... L'eau absorbée par le sol fissuré n'y voyage que peu de temps. Elle est recueillie assez vite, précieusement, pour le plus grand bien du collecteur principal de la région ».

Pour comprendre les possibilités d'utilisation industrielle de l'eau, il est intéressant de connaître le coefficient d'écoulement moyen. L'écoulement du Doubs à Saint-Hippolyte peut se caractériser par le coefficient 0,79 (8). L'Allan, qui vient du Jura bernois, a un coefficient de 0,55 et son débit est, en moyenne, d'environ 20 m^3/sec. à Courcelles-les-Montbéliard, alors que celui du Doubs à Clerval est de 83 m^3/sec. (21 litres par seconde au km^2). L'Ognon, dans la partie supérieure de son cours, entre sa source vosgienne près du Col des Croix et Villersexel, a un module relatif variant entre 30 et 35, en amont de cette dernière ville, en raison de la raideur des versants supérieurs et de l'abondante pluviosité. Ce module est supérieur à celui des rivières vosgiennes du Territoire de Belfort (Savoureuse, Saint-Nicolas, Bourbeuse).

Comme le note A. Gibert « la gouttière d'entre Jura et Vosges doit à ce double voisinage une hydrographie capricieuse, irrégulière, aux bonds rapides, auxquels succèdent de véritables effondrements ». (Au cœur de l'hiver et au cœur de l'été). Pour toutes les vallées vosgiennes du Bassin de la Doller, comme pour celles des Bassins de la Savoureuse, du Rahin ou de l'Ognon supérieur, le régime est assez irrégulier avec maigres prononcés en hiver et en été et crues brutales, rapides, torrentielles à la fonte des neiges et lors des pluies orageuses. C'est pourquoi, il a fallu aménager les lacs des Perches, de Neuweier et d'Alfeld.

L'Ill et la Largue, par contre, venant du Jura de Ferrette au sud du Sundgau, ont une allure comparable au Doubs et à ses affluents pré-jurassiens. Ce Jura alsacien peu élevé (800 m) ne connaît pas l'abondance neigeuse de la zone du Haut-Doubs et l'été y est relativement plus sec. L'Ill et la Largue sont de modestes rivières : elles ont un maximum de saison froide plus uniforme, un minimum d'été moins creusé. La fonte des neiges relativement faible ne leur confère qu'une force motrice bien modeste, surtout pour la Largue, (ruisseau en temps ordinaire), appauvrie encore par les nécessités de l'alimentation du bief de partage du Canal du Rhône au Rhin.

En résumé, les conditions hydrologiques, malgré le climat humide, ne sont pas très favorables aux industries, les débits parfois capricieux, surtout au nord de la Porte et à l'Est, ne prédisposent guère les vallées à accueillir de nombreuses industries.

Cependant, les vallées jurasiennes de la Porte ont des conditions hydrologiques plus favorables. Des vallées comme celles de la Feschotte (Beaucourt), du Gland (Hérimoncourt), du Doubs et même de la Lizaine (Héricourt) ont été des sites propices à l'éta-

(8) Rapport entre l'indice d'écoulement et l'indice pluviométrique.

blissement des moulins et des martinets. ARDOUIN-DUMAZET (*Voyages en France...*, 23e série, Plaine Comtoise et Jura, Paris, 1906) note (p. 169) que le Doubs, plus abondant que le Gland, offre une force motrice de 330 CV, « ce qui, dit-il, a décidé les industriels à s'installer en dehors d'Hérimoncourt, mais la puissance des turbines est devenue très vite insuffisante ».

Les vallées septentrionales offraient, par contre, leurs eaux froides et cristallines pour le trempagne de l'acier et le blanchiment des étoffes ; les nombreux verrous qui les accidentent, favorisaient moulins et martinets dans les vallées du Breuchin, de l'Ognon, du Rahin, de la Savoureuse et de la Doller. Mais la zone centrale de Lure à Belfort avec ses écoulements lents et ses nombreux étangs, et la zone orientale avec ses modestes rivières au cours lent, comme l'Ill, n'ont guère attiré les industries jusqu'au milieu du XIXe siècle.

C'est pourquoi, les principaux sites industriels ont d'abord été essentiellement les « *vallées à moulins* », à proximité des forêts, les moulins à blé s'accompagnaient souvent de foulons à laine, de « ribes » à chanvre pour le peignage, de pressoirs à huile et pour écorces à tan. Dans la Vallée de Miélin (Vosges Méridionales), on voit se succéder encore, sur quelques kilomètres, cinq moulins à eau.

La plupart des usines régionales se sont donc implantées dans des secteurs bien déterminés : tout d'abord, les sites les plus favorables semblent avoir été les vallées du Gland et de la Feschotte et la vallée du Doubs entre Voujeaucourt et Saint-Hippolyte, en raison des zones d'étroits constitués par des bancs de calcaire plus durs accompagnés de rapides, lieu propice aux petites forges et aux usines textiles. Tous les ruisseaux aux XVIIIe siècle et début du XIXe siècle étaient utilisés par les moulins à eau, à l'exception de l'atelier initial de Frédéric JAPY à Beaucourt, qui ne travaillait pas avec la force hydraulique, mais uniquement avec les bras et les jambes des premiers ouvriers ! Les plus favorisées des forges furent celles de la vallée du Doubs, où les eaux ont plus de force et sont plus régulières à Bourguignon et à Audincourt, et celles de la Doller (Masevaux, Oberbruck, Wegscheid) et de la Thur (Thann) où les verrous sciés en gorges de raccordement sont des sites idéaux pour des barrages médiocres. Cependant, si le Doubs, par sa force abondante devait naturellement faire naître les usines (9), l'Allan et la Savoureuse, plus pauvres, plus faibles de pente, attireront jusqu'au XXe siècle, moins d'industries et moins de populations.

Ailleurs, il fallait se contenter de petits ruisseaux à pente forte, dans la Trouée de Belfort proprement dite ; et généralement, on comptait aussi sur la proximité d'un étang servant de relais en cas de maigres absolus (ce qui ne manque pas d'arriver lors des étés secs), ainsi « l'étang de la Forge » à Belfort ou celui de Chagey.

---

(9) Il a été construit 14 barrages représentant 32 mètres de chutes d'eau entre Saint-Hippolyte et l'Isle-sur-le-Doubs, sur 53 kilomètres.

Cependant, le voisinage du charbon de bois et des minerais était primordial dans le choix des sites recherchés. C'est l'association étroite : eau courante, bois et mine qui a présidé aux implantations dès la fin du XVII[e] siècle. L'illustration de ces liens étroits nous est donnée par le fait que la première forge a été fondée à Chagey, sur la Lizaine dans la zone forestière sous-vosgienne, à proximité des minerais du Massif de Saulnot. De Chagey naquit, ensuite seulement, l'établissement d'Audincourt ; la forêt a donc primé la force de l'eau dans le choix de sites d'établissements industriels, mais les mines en ont été souvent aussi un élément déterminant.

III. — LES POSSIBILITÉS D'EXTRACTION MINIÈRE : SOURCE DES INDUSTRIES MÉTALLURGIQUES ET CHIMIQUES.

La Porte d'Alsace est située dans une zone de contact entre le socle cristallin des Vosges, au Nord, et les plateaux de la couverture sédimentaire, plus ou moins fracturés et plissés, au Sud-Sud-Est, à proximité de la frontière suisse. Elle constitue également le contact méridional de la Plaine d'Alsace avec le monde Vosgien et les chaînes jurassiennes. Il en résulte de très grandes variétés de roches, et donc des possibilités de carrières et de gisements miniers.

Dans l'ordre chronologique, quatre types de gisement ont été successivement sources d'industries :

a) *Gisements filoniens éruptifs :*

Le contact entre les formations se marque souvent par des champs de fractures fortement minéralisés. Ces champs de fractures sont l'expression d'une tectonique très vigoureuse, qui s'est manifestée tout spécialement à la fin de l'ère primaire, dans le cadre de l'orogenèse hercynienne. à la fois au post-viséen sous forme très intense et au post-permien sous forme atténuée.

Les fractures ont permis la montée en surface de nombreux filons éruptifs : Orthophyre, Porphyrite, Labradorite, Diorites, Dolérites et Gabbros. (Ces filons sont surtout nombreux à travers l'enveloppe métamorphique des « amygdales » granitiques des Ballons). Ils ont donné naissance à des districts miniers dans quatre secteurs : dans la Vallée de la Savoureuse, le Secteur de Giromagny-Lepuix-Gy ; dans la région d'Auxelles-Haut, sur les flancs du Mont Saint-Jean ou Mont Ménard, 848 m ; dans la Vallée du Rahin à hauteur de Plancher-les-Mines, enfin sur le versant occidental du Mont de Vannes près de Melisey.

Les gisements sont enclavés « dans la puissante série de roches volcaniques porphyritiques et orthophyriques à l'état de filons concrétionnés » (10). Dans la zone de Lepuix-Gy, les filons sont grou-

(10) Notice de la carte géologique au 1/80 000, feuille Lure, par Charles VELAIN.

pés selon une orientation Nord-Sud. Il s'agit de petits gisements de pyrites cuivreuses, de blende, de malachite et de galène argentifère, exploités autrefois en carrières (il en existe encore des vestiges entre Giromagny et Lepuix-Gy) ou par puits de mine (en avant du village de Lepuix sur le versant S.W. du ruisseau de la Beusinière près de la ferme de la Gonfle). Dans la zone d'Auxelles-Haut, la richesse en galène argentifère devient la règle, ainsi que dans le groupe minier de Plancher-les-Mines. Les filons de plomb s'y croisent suivant les directions des diaclases et des failles E.W et N.W.-S.E. : il s'agit de « gîtes de contact ». Auxelles-Haut et Plancher-les-Mines ont connu une grande activité minière. Entièrement abandonnées aujourd'hui, ces mines ont eu leur période de prospérité (11) entre le XV^e^ siècle et le XIX^e^ siècle. Celles de la Vallée du Rahin étaient exploitées à l'origine pour le compte de l'Abbaye de Lure, celles de la Savoureuse et d'Auxelles pour celui des Archiducs Autrichiens, comme le dit justement A. GIBERT (12) : « On attendait la montagne d'argent, mais on s'y ruinait, si l'on ne s'était découragé à temps. » Ces mines ont servi à fixer une population nombreuse dans les vallées vosgiennes qui, à défaut de vivre de l'extraction minière, s'est mise à la fabrication du charbon de bois, puis au travail du textile. Une petite fonderie de cuivre s'est quand même implantée au XIX^e^ siècle à Plancher-les-Mines.

b) *Les gisements de fer dans les terrains sédimentaires au S.O. S. et S.E. de la Porte :*

Les gisements de fer se trouvent essentiellement situés dans le sidérolithique éocène et ont donné jusqu'à 42 % de fer. Ce minerai fut à la base des principales implantations sidérurgiques. Il a été activement recherché dans la zone de contact entre Vosges et Jura, sur tout l'arc de cercle allant de la forêt de Roppe, à l'Est, au Massif de Saulnot, à l'Ouest. La grande zone d'exploitation se situait de Seloncourt et de Dasle au Sud, à Menoncourt, la Colonge, au N.E. de Belfort, c'est-à-dire, assez curieusement, dans l'axe de l'agglomération industrielle actuelle. Des gisements sont encore figurés sur les cartes géologiques de Lure et de Montbéliard, notamment à Menoncourt, Pérouse, Danjoutin, Chatenois, Arbouans, Exincourt. Les plus importantes mines étaient les mines d'Audincourt et d'Exincourt et les mines du Massif de Saulnot, également celles de Grand-Charmont, Bethoncourt et Taillecourt.

---

(11) Sur toute cette question, consulter la thèse de A. GIBERT, pp. 480-481 et Archives du Haut-Rhin, C. 375, 376, 378, 379, 389, 381, 399, 401. — L. FEBVRE, *Philippe II et la Franche-Comté. Etude d'histoire politique, religieuse et sociale*, Paris, 1912, in-8°. — A. PERRIER, « L'évolution industrielle des vallées vosgiennes de la Haute-Saône ». *Annales de Géographie*, 1925, pp. 212-221. — M. CHEVALIER, « Tableau industriel de la Franche-Comté ». *Cahiers de Géographie de Besançon*, 1961, p. 1.

(12) A. GIBERT, citant RÉSAL, *Thèse*, p. 483. Bien lavé, ce minerai donnait cependant, selon M. CUISENIER, 30 à 40 % de fonte, ce qui est un excellent rendement.

A ces gisements sidérolithiques (e 3), s'ajoute encore un minerai analogue à la minette lorraine, donc plus pauvre. Ce minerai, une hématite brune à assez faible teneur (26 à 36 % de fer avec 1 à 2 % de manganèse, correspond aux assises Rauraciennes (J. 3) (Chamesol, Montécheroux) et surtout au contact du Bajocien inférieur (J. vb) et de l'Aalémien (l 5) ; mais, comme le « fourneau » et son complément « la forge » étaient les établissements essentiels, les implantations sidérurgiques ont été fonction moins de la proximité des gisements miniers que des possibilités en eau et surtout en charbon de bois.

La sidérurgie artisanale était à base forestière et hydraulique. C'est pourquoi, les principales fonderies et forges furent celles de Chagey, au Nord d'Héricourt, et d'Audincourt, au S.E. de Montbéliard (13). A Chagey, lorsque les ouvriers chômaient, faute de force hydraulique suffisante (cœur de l'hiver, maigres d'été), ils étaient employés « à tirer de la mine » » mais cette activité était tout à fait exceptionnelle. Les « mineurs » se distinguaient profondément des « coupeurs de bois » et des « charbonniers ». La plupart des tireurs de mines étaient des gens du pays qui employaient les temps morts de l'hiver à « gratter le sol partout à l'on soupçonnait du minerai ». C'étaient en quelque sorte les ancêtres de nos actuels « paysans-ouvriers ».

Seuls, les ouvriers de la forge étaient des ouvriers spécialisés à temps plein et très généralement étrangers au pays. (A la veille de la Révolution, la Forge d'Audincourt occupait 180 personnes, dont 48 ouvriers spécialisés, et produisait 700 tonnes de fer par an) (14). La mine, en apportant un complément de ressources aux ruraux, a contribué à leur fixation dans des zones forestières peu propices à l'agriculture. Elle a donné à ces paysans des habitudes de travail collectif et discipliné. Dans certaines mines souterraines, on trouvait des chantiers d'une soixantaine d'ouvriers, dès le XVII[e] siècle.

Cependant, cette sidérurgie fondée sur des mines de fer de faible débit et de faible richesse va s'étioler. Sa progression a été très lente au XIX[e] siècle, parce que le minerai s'épuise vite, surtout le « minerai en grains » sidérolithique. Pour être rentable, cette sidérurgie au XIX[e] siècle n'avait plus besoin de bois, mais de houille. Or, la région possède quelques gisements qui vont lui permettre de survivre. Les « feux de chaufferie » commencent à utiliser la houille de Ronchamp dès la fin du XVIII[e] siècle, à l'époque de la Convention (15).

---

(13) Voir FEBVRE (L.), *Philippe II et la Franche-Comté*. (Est fournie avec précision la liste des forges, fourneaux et martinets relevés sur la Saône, l'Ognon et dans la montagne vosgienne.)

(14) D'après M. CUISENIER.

(15) Arch. Nat. F 14 *bis* 7861. Rapport de l'Agence des Mines à la Commission des Armées du 17 Fructidor an III.

c) *Les Houillères de Ronchamp :*

Les gisements houillers ont été découverts dans les couches sédimentaires primaires du Stéphanien, au pied des Vosges schisto-arkosiques du Dinantien et du Dévonien supérieur. Les puits de mine étaient situés de part et d'autres de la vallée du Rahin, au N.W., d'une part, sur les contreforts sud-orientaux du Mont de Vannes et, d'autre part, au S.W. de la Cote et immédiatement au Sud de Ronchamp. Les houillères, mises en exploitation à l'époque révolutionnaire, végétèrent jusque sous le Second Empire.

A cette époque, les besoins de la métallurgie en plein essor, à Audincourt notamment, provoquèrent des prospections nouvelles et le forage de puits de plus en plus profonds. (L'un d'eux devait même atteindre au début du XX^e^ siècle : 1 050 m.) L'extraction était assez difficile à cause de la disposition inclinée des couches donnant une grande différence dans la profondeur des puits : 300 m à l'exploitation Saint-Charles, 700 m au puits de Magny.

Le bassin houiller comprenait deux concessions : Ronchamp et Eboulet, appartenant à la même Compagnie. Vers 1865, 1 500 ouvriers extrayaient en moyenne 200 000 tonnes de houille par an. En 1904, ARDOUIN-DUMAZET parle de 246 797 tonnes, dont 95.471 à Ronchamp et 151.326 à Eboulet (16).

Après la guerre de 1914-1918, période pendant laquelle ces houillères avaient été l'objet d'une exploitation intensive, les mines ont décliné assez rapidement. On entreprit des recherches pour trouver des prolongements, à l'Ouest vers Lure et au Sud de la fosse permienne, à Lomont. Les couches étaient trop peu épaisses ou trop profondes (1 300 m) pour permettre une exploitation rentable et finalement, la mine et la Centrale E.D.F., qui occupaient encore 940 salariés en 1950, durent cesser leur activité en 1958.

Cette production houillère médiocre joua cependant un rôle appréciable dans la fourniture du combustible, plus que du coke métallurgique. Le coke brûlé dans les fours d'une petite centrale thermique permettait de contribuer à la fourniture de l'énergie électrique aux industries métallurgiques et textiles régionales. Le Bassin de Ronchamp utilisé par Mulhouse au XIX^e^ siècle, fut longtemps la seule source d'énergie relativement proche.

Selon A. GIBERT (thèse, p. 533), « La Société des Houillères possédait (en 1929) 577 km de ligne à haute tension, 291 à basse tension. Les 1.300 ouvriers que la mine employait étaient pour 600 des Français venus des villages environnants et pour 700 des Polonais et des Italiens, logés dans les cités ouvrières de la Compagnie ».

Cette activité minière a permis à Ronchamp d'être un réservoir de main-d'œuvre pour l'industrie déjà existante et les nouvelles

---

(16) A. DUMAYET, « Voyages en France », 23^e^ série. *Vosges Comtoises*, p. 73. — M. CHEVALIER, *Tableau industriel de la Franche-Comté*, 1961, p. 20.

implantations : manufactures de pièces détachées, usines textiles. Aujourd'hui, les mineurs et leurs descendants travaillent à la S. A. Peugeot à Sochaux, où ils ont pu s'intégrer au travail métallurgique et à la Société Maglum de Ronchamp, sous-traitante de la S. A. Peugeot.

d) *Les gisements de potasse :*

Plus tardivement (début XX[e] siècle), à proximité même de Mulhouse, à ses confins septentrionaux, largement périphérique par rapport à la Porte d'Alsace, un important gisement de sylvinite a été mis en exploitation à partir de 1908. Il s'étend sur 142 km². Il avait été reconnu en 1904 lorsque l'on cherchait de la houille et du pétrole dans la région ; car le Bassin de Ronchamp était situé trop loin par rapport à Mulhouse, tout au moins ne pouvait s'y rattacher que par chemin de fer, et la séparation politique de l'Alsace et de la France était alors un handicap.

Le gisement se présente sous la forme de deux couches de sylvinite (mélange de chlorure de potassium (KCl) et de chlorure de sodium (NaCl) en proportions variables. Une première couche est située à 635 m de profondeur et n'a qu'une faible épaisseur (1 m à 1,65 m), mais sa teneur en KCl est relativement riche (35 à 40 %) ; une seconde couche située 20 m plus bas et séparée de première par des marnes et des schistes est beaucoup plus épaisse (entre 2,50 m et 4,50 m) ; mais la teneur est moins riche (23,5 % à 32 %) (17).

La production s'est surtout développée après la première guerre mondiale, passant de 1,8 million de tonnes en 1925 à 11 416 000 tonnes en 1965. Le rendement net au fond qui était de 2 728 kg par mineur et par an en 1938 a atteint 9 300 kg en 1965, grâce à une mécanisation très poussée. Dix-sept puits sont en activité, dont neuf d'extraction. Plus du tiers de la production est représenté par le siège de Wittelsheim, le quart au moins par le siège de Wittenheim. La production a toujours été très concentrée. Les mines ont groupé jusqu'à 12 000 salariés en 1963, dont 10 200 sous statut de mineur.

Cette industrie extractive est responsable pour une part importante du développement des industries chimiques dans la région Thann-Mulhouse (potasse et produits chimiques de Thann), mais celles-ci existaient déjà auparavant, depuis 1808, à Thann pour la teinture des étoffes que l'on appelait les « indiennes ». Là encore, nous retrouverons le rôle principal des forêts, à l'origine des implantations chimiques :

« Le renchérissement en 1817-1818 du prix du bois, employé comme combustible dans l'usine et comme matière première pour la fabrication de l'acide pyroligneux, incita Kestner (le créateur

(17) *Rapport de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse*, 1965, p. 41.

de la Fabrique de Produits Chimiques de Thann) à acheter des forêts à Bellevue, aux environs de Belfort, et une partie de l'usine fut montée à Bellevue en 1819 pour la fabrication de l'acide pyroligneux » (18).

En résumé, les industries recherchent moins la proximité des mines que des forêts et de l'eau. Les mines n'ont pas réussi par elles-mêmes à fixer des industries de transformation de grande importance. Souvent, elles provoquent un premier processus de fixation de la population. Leur épuisement coïncide, par exemple, à Ronchamp, avec l'implantation de nouvelles industries utilisant la main-d'œuvre rendue disponible. Il en fut de même plus anciennement pour la zone de Plancher-les-Mines.

L'épuisement progressif des Mines Domaniales de Potasse d'Alsace conduit à la nécessité de créer des emplois nouveaux à proximité (ce fut l'une des raisons de l'implantation de la S. A. Peugeot à Mulhouse-Ile Napoléon). On parle même de 9 000 emplois à reconvertir d'ici 1980. Les mines sont donc créatrices de main-d'œuvre industrielle et d'industries de complément Elles suscitent aujourd'hui la naissance d'industries de remplacement.

IV. — Le rôle des conditions morphologiques dans les implantations industrielles.

Les usines de la Porte d'Alsace appartiennent toutes, sauf autour de Mulhouse et de Saint-Louis, à des industries de vallées, c'est-à-dire à des industries qui doivent tenir compte des orientations du relief et des aspects morphologiques des vallées.

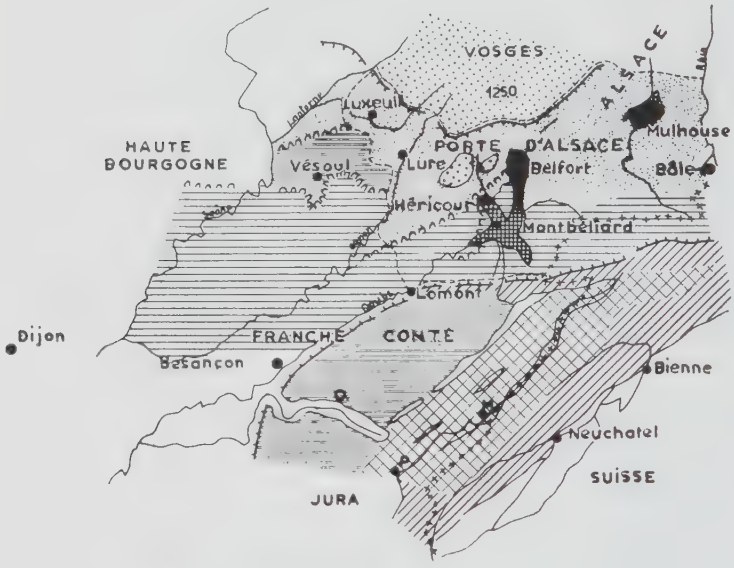
Le brusque plongement des Vosges cristallines sous les sédiments secondaires et tertiaires ouvre un passage entre les Vosges et le Jura, orienté sensiblement Ouest-Est ; mais, en même temps, l'orientation majeure du réseau hydrographique est du N.E. vers le S.W. à partir du seuil bas de Valdieu (345 m) jusqu'à Baume-les-Dames. Il existe une sorte de gouttière S.W.-N.E. entre Clerval et Mulhouse. C'est le grand axe de la Porte d'Alsace, aujourd'hui emprunté par le médiocre canal du Rhône au Rhin.

Cette gouttière, d'abord large et très évasée, de Mulhouse à Morvillars-Méziré, se resserre vers le S.W. à partir de Monbéliard pour s'encaisser finalement dans les plateaux de calcaire jurassique entre Voujaucourt et Baume-les-Dames. Parfois, le sapement des méandres ou des sinuosités du Doubs, élargit quelque peu le plancher de l'auge, notamment à l'Isle-sur-le-Doubs ; mais dans l'ensemble, la vallée du Doubs moyen, en aval de Montbéliard, offre peu de place pour des installations industrielles, bien que quelques-unes s'y soient implantées pour bénéficier de la voie d'eau et de la voie

(18) Discours de M. Denivelle, P.D.G. de la Fabrique de Produits Chimiques de Thann pour le cent-cinquantenaire de la Société, 1958.

ferrée, comme à Colombier-Fontaine, à l'Isle-sur-le-Doubs et à Clerval.

LE CADRE NATUREL DE LA PORTE D'ALSACE



Au contraire, « la plaine de l'Allan », en amont de Montbéliard et la large vallée de la Savoureuse, son affluent entre Trétudans et Vieux-Charmont, offrent des terrasses et de larges zones plates sur les alluvions et les cailloutis, pour permettre de grands périmètres industriels, comme ceux de Sochaux, de Chatenois et de Morvillars.

Cette première gouttière est séparée d'une seconde qui lui est parallèle, celle de l'Ognon et de ses affluents, par une suite de collines dont l'alignement N.E.-S.W. est tranché par plusieurs vallées N.S. du réseau de l'Allan : Forêt de Roppe (510 m), Forêt d'Arsot (492 m) au N.E. de Belfort, tombant en talus raide et rectiligne sur la dépression de Roppe et de l'Etang de la Forge, Salbert (630 m), Bois de Chagey et Plateau de Saulnot (Forêt de Granges : 437 m).

Ce premier alignement est flanqué vers le S.E. d'une seconde série de collines parallèles, mais d'altitude légèrement plus basse, Bois de la Miotte, à l'Est de Belfort, Bois du Mont Vaudois dominant la dépression d'Héricourt, Bois du Mont, dominant la dépression Aibre-Arcey.

Il s'agit des zones de contact entre les collines sous-vosgiennes et les collines pré-jurasiennes. Ces zones ont été soumises à de violentes frictions. Les contacts anormaux par failles sont nombreux de part et d'autre de Belfort ; les affleurements de roches dures et tendres se succèdent sur une faible surface permettant l'érosion différentielle. Des failles transverses guident les percées des rivières issues du versant méridional des Vosges ou des collines sous-vosgiennes. C'est dans une telle zone de broyages et de dislocation que se situe l'étroit fossé de Valdoie à Danjoutin, dont l'orientation commande le développement de l'agglomération belfortaine.

Au-delà de la belle cuesta bajocienne de Saulnot, la région des pays de l'Ognon est accidentée de collines boisées relevées du S.W. vers le N.E. avec de petites vallées transverses assez encaissées, peu favorables au passage. Entre Belverne au Sud et Ronchamp au Nord, le couloir est fermé vers la Trouée de Belfort par un escarpement culminant à 591 m au Chérimont. Il s'agit d'une vigoureuse cuesta de grès bigarré au contact des grès rouges tendres et argilolithes du bassin permien de Ronchamp. Des failles nombreuses contribuent à l'individualisation des collines en petits compartiments. Près de la Côte, entre Ronchamp et Lure, le couloir par lequel s'insinue la vallée du Rahin est fort étroit, dominé par le Chérimont, au Sud, et le Mont de Vannes, au Nord (706 m). En cet endroit, le passage n'a que 500 m de large.

Ces accidents, liés à des anticlinaux et à une tectonique cassante, dont la fraîcheur des escarpements de faille témoigne en faveur de rejeux récents, fractionnent la Porte d'Alsace en plusieurs tronçons : Bassin de Lure-Luxeuil à l'Ouest, Bassin de Champagney et de Chaux, au Centre-Nord, dépression de Saulnot, dépression d'Héricourt, plaine de Sochaux à Bourogne, plaines de Fontaine et de Morvillars-Delle, enfin Bassin d'Altkirch et plaine de Mulhouse.

Pratiquement, la Porte d'Alsace est assez accidentée et, surtout, compartimentée par des reliefs fort variés, un véritable musée de formes. Les vallées encaissées des plateaux jurassiques

ont été à l'origine les meilleurs sites indutriels ; car leurs ruptures de pente, parfois assez brusques, étaient une aubaine pour les moulins. Les usines pouvaient utiliser la pierre calcaire, comme matériau, à proximité des carrières ; les terrasses et replats offraient des sols égouttés (ainsi ces usines qui ont été le berceau de la fortune PEUGEOT : « Sous-Cratet » et « Sous-Roche » à Hérimoncourt et Valentigney).

Au contraire, les bassins humides, marécageux souvent, n'ont guère attiré les industries jusqu'à une époque récente. Les industriels préféraient les vallées encaissées de la zone pré-vosgienne, spécialement la zone de contact entre le cristallin et les terrains tendres du permien. Les usines se sont installées à Masevaux, à Dolleren, Oberbruck et Kirchberg dans la vallée de la Doller, comme à Plancher-les-Mines, à Giromagny, à Servance et même à Faucogney, là où le relief était favorable à une bonne utilisation de la force motrice hydraulique.

Cette recherche d'un site encaissé ou étroit n'est plus préférentielle de nos jours. Les grandes usines s'installent sur les espaces plats disponibles : l'usine d'automobiles d'Audincourt sur une zone plus accidentée a dû faire place à l'usine de Sochaux, installée sur le vaste terre-plein des basses terrasses de l'Allan. Les grandes usines de Belfort sont toutes installées sur les terrasses caillouteuses de la Savoureuse.

Ces vallées « aux ruisseaux errants, perdus dans des vallées démesurées », (A. GIBERT) tels Bourbeuse, Madeleine, Suarcine, Largue, et Ill inférieur, comme la Savoureuse inférieure, l'Allan au sortir du Jura bernois, l'Ognon en aval de Mélisey vers Lure, le Breuchin et la Lanterne, dans le Bassin de Luxeuil, ont longtemps été dépeuplées. Les industries anciennes ne s'y sont pas installées, parce que les conditions du relief et de l'hydrologie étaient peu favorables : il n'existe pas de sols bien stables dans ces zones argilo-siliceuses permo-triasiques, comblées par les argiles glaciaires du Quaternaire ; ce sont, au contraire, des dépressions mal drainées, gorgées d'eau au moment des crues et de pluies de printemps, connaissant des inondations lentes à s'écouler à travers les divers goulots d'étranglement des plateaux jurassiens ; elles ont de faibles pentes (— 1 %), peu propices à la fourniture d'énergie hydraulique.

Aujourd'hui, la technique moderne permet d'établir des fondations solides, même lorsque la masse sablo-argileuse instable est épaisse (puissantes fondations sous les grandes presses à emboutir aux usines de Sochaux). La force hydraulique est remplacée par les lignes à haute tension venues des barrages du Doubs (Refrain) et du Rhin (Kembs, Ottmarsheim). Les crues ont été régularisées par les barrages d'amont sur le Doubs, bien qu'elles soient encore parfois dangereuses pour les usines riveraines (dans le bassin de confluence de Montbéliard-Voujaucourt). Les terrasses caillouteuses, dans les bassins de remplissage, sont, au contraire, d'excellents

sites, parce que mieux égouttées et offrant de vastes surfaces planes, disponibles pour les parcs de stockage, les gares de triage et les parkings nombreux ou pistes nécessaires à l'usine (pistes d'essais des Usines d'Automobiles PEUGEOT de la Forêt de Belchamp près de Valentigny, près desquelles ont pu être installés les laboratoires de recherche PEUGEOT-RENAULT).

Cependant, il importe, avant tout, pour les grandes usines, de disposer d'une bonne alimentation en eau. Leur consommation est de plus en plus importante ; par exemple, les Usines PEUGEOT puisent 4 000 m³/jour d'eau dans l'Allan, dont 2 000 m³ sont ensuite filtrés ; même, la consommation est telle que les réserves hydrologiques tendent à devenir insuffisantes : on envisage sérieusement des barrages-réservoirs dans les hautes vallées vosgiennes, dans les bassins de surcreusement glaciaire, à l'abri des verrous de roches très dures et compactes, du type gabbro, porphyrite ou labradorite, par exemple l'ombilic de Malvaux (haute vallée de la Savoureuse).

Les industries importantes ont donc essaimé, depuis le début du XX^e siècle, des vallées des avants-plateaux jurassiens et des vallées vosgiennes vers la vallée moyenne du Doubs, la « plaine » de l'Allan et la « plaine » de la Savoureuse (c'est-à-dire morphologiquement parlant, les auges alluviales remblayées), les terrasses rhénanes autour de Mulhouse, les bassins de Lure et de Luxeuil. Ces dépressions au sens topographique du terme sont devenues les sites préférentiels ; de même, en Alsace, les moyennes et basses terrasses rhénanes sont préférées aux vallées vosgiennes.

En outre, les implantations industrielles recherchent de plus en plus le support des implantations urbaines et celles-ci, comme celles-là, sont liées à la proximité des voies de communications.

Le relief oblige les voies de communications à se rassembler dans des zones privilégiées. La structure joue un rôle déterminant dans les orientations favorables. La région est prédisposée aux contacts entre la vallée du Rhône et la vallée du Rhin, puisque l'orientation des principaux accidents est toujours N.E.-S.W. Une série de dislocations et, notamment, des failles, guide le réseau hydrographique dans cette direction, tout au moins à l'Ouest du seuil de Valdieu : l'Ognon est guidé par une grande faille au Nord et au Sud de Lure : la cuesta double, qui limite le rebord du plateau calcaire jurassien, donne une série de collines qui coupent en diagonale la Trouée de Belfort, s'appuyant sur S.W. sur un massif précurseur des Vosges : le massif de Saulnot et au N.E. sur le rebord dévono-dinantien et viséen des Vosges (collines sous-vosgiennes au pied du Baerenkopf, près de Rougemont-le-Château).

Routes et voies ferrées doivent donc s'insinuer au centre de la Porte d'Alsace dans des dépressions longitudinales et transversales. Ainsi, la route de Lure à Montbéliard est une route à nombreux lacets sur plus de 10 km à travers la forêt de Belverne. Celle de Belfort à Vesoul et Paris se heurte au Ban de Champagney à

une colline d'argilolithe permienne correspondant visiblement à un anticlinal transverse que la voie ferrée doit franchir en tunnel ou en tranchée, au Bois du Roi. L'épaisseur et la hauteur de la colline du Chérimont ont fait obstacle à l'achèvement du canal de la Haute-Saône, qui pourrait être aujourd'hui une liaison entre la Porte d'Alsace et la Lorraine métallurgique.

Les hauteurs sont modestes, sans doute ; mais l'obstacle de ces collines multiples est suffisamment important pour isoler quelque peu les zones industrielles de Lure et Luxeuil de celles de Belfort-Montbéliard.

Si les reliefs vigoureux du Salbert, de l'Arsot et de la Miotte ont été à l'origine de la fortune militaire de Belfort, ces mêmes reliefs gênent aujourd'hui les communications et l'expansion urbaine. Montbéliard est atteint par la voie ferrée grâce à un tunnel creusé dans la colline calcaire de la Petite Hollande et le canal du Rhône au Rhin entre Voujeaucourt et Montbéliard s'insinue dans une vallée étroite dominée par le Mont Bart (482 m). De même, l'accès du plateau de Maîche et de la Suisse est défendu du côté méridional de la Porte par la vigueur relative du Lomont (839 m), limite structurale de la Porte d'Alsace, que le Doubs perce en cluse à Saint-Hippolyte et à Clerval. Routes et voies ferrées ont exigé de nombreux travaux d'art (tunnels et ponts) entre Montbéliard et Besançon. Entre Clerval et Baume-les-Dames, la vallée se réduit parfois au Doubs, à la voie ferrée et à la route !

Par conséquent, contrairement à la Plaine d'Alsace, la zone de la Porte, dans sa partie occidentale et sud-occidentale, ne favorise pas des liaisons faciles et rapides : ainsi, la liaison entre Montbéliard et Bâle est beaucoup plus rapide et facile que celle entre Montbéliard et Besançon. Il est plus aisé de gagner Colmar et le Rhin de Belfort que de gagner Epinal par Plombières. Cependant, certaines dépressions sont favorables aux routes, comme celle qu'emprunte la R.N. 83 de Besançon à Belfort par l'Isle-sur-le-Doubs et Héricourt, parce qu'il s'agit d'une dépression subséquente au pied d'une cuesta, épousant la même orientation S.W.-N.E.

La région de la Porte d'Alsace est donc naturellement tournée vers la plaine rhénane, naturellement fermée vers les plateaux de Haute-Saône et la Franche-Comté en général, zone de passage sans doute, mais non de passage aisé. Il y a en fait, un seul axe relativement favorable : Mulhouse, Valdieu, Montbéliard, Baume-les-Dames, Besançon : il offre à la circulation sa vallée profonde et sa solide chaussée de pierre. Cette voie avait déjà intéressé les Romains, puisqu'ils avaient fondé un emporium, au terme de la navigation sur le Doubs, à Epomanduodurum (l'actuelle Mandeure). Il existe une zone moins propice avec ses dépressions coupées de collines, de part et d'autres des dômes boisés du Massif de Saulnot et du Chérimont, qui dédoublent malencontreusement la Porte d'Alsace.

Dans le sens longitudinal, la Trouée de Belfort n'est pas un passage aisé et une bonne partie du commerce intereuropéen préfère encore aujourd'hui la Trouée de Saverne, au Nord des Vosges, et celle de Pforzheim, à celle de Belfort et du Rhin supérieur. Comme ce ne sont guère des liaisons entre des pays complémentaires, les relations Paris-Bâle-Vienne sont moins importantes que les liaisons de la Mer du Nord et du Rhin avec le Rhône et la Méditerranée. Ce passage est le seul en Europe à contourner l'arc alpin.

Compte tenu de ces réserves, le relief favorise néanmoins la Porte, puisqu'elle est un lieu de convergence naturelle de liaisons intereuropéennes. Ce sont les hommes qui sont responsables d'une mauvaise utilisation de ce passage. Très tôt, le chaos politique, les barrières douanières, les rivalités franco-germaniques ont fait du passage un glacis fortifié, que les routes commerciales ont pris l'habitude d'éviter. Dès avant le milieu du XIII[e] siècle, la Suisse indépendante détourne le trafic vers les cols alpestres et à son profit. La liaison alpestre par Delle fut toujours secondaire et la voie ferrée Delle-Belfort a encore, à notre époque, un trafic insignifiant.

En résumé, les conditions naturelles ont donc joué un rôle assez important dans le développement industriel et urbain. Elles ont donné successivement deux sites aux industries régionales : le site de vallée et le site de plaine. L'exploitation conjointe du bois, de l'eau et des minerais a orienté plutôt la Porte d'Alsace vers les industries horlogères et métallurgiques. La rigueur des hivers a favorisé le travail à domicile et a préparé le travailleur aux habitudes manufacturières. Le mineur, le charbonnier, le « cogneur » ont pu ensuite se transformer en « ouvrier-paysan ». Mais les facilités de passage n'ont pas été exploitées, facilités du reste bien relatives en raison de la vigueur des reliefs, qui accidentent transversalement la Trouée. Si la Bourgogne, grâce à Dijon, capitale au XV[e] siècle de l'Etat flamand-bourguignon, détournait à son profit le trafic vers la Rhénanie, la Westphalie et les Pays-Bas, la Porte d'Alsace, n'ayant pas d'unité, participa aux courants commerciaux, mais ne bénéficia d'aucun. La richesse industrielle a moins ses origines dans l'existence du carrefour que dans les qualités intrinsèques d'une population industrieuse, obligée de rechercher un complément de ressources aux médiocres conditions agricoles et à l'isolement relatif. L'équipement en bonnes voies de communication a été lent, tardif et, aujourd'hui encore, insuffisant. Ces voies se sont mises surtout au service des industries en plein essor, mais n'ont déterminé jusqu'ici aucune implantation, tout au moins directement.

CHAPITRE II

LE PASSAGE DE LA DISPERSION A LA CONCENTRATION INDUSTRIELLE DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XX^{eme} SIÈCLE

L'essaimage des industries des vallées vosgiennes et préjurassiennes dans les plaines de l'Allan et de la Savoureuse, comme sur les terrasses rhénanes autour de Mulhouse, s'est accompagné d'une concentration progressive autour de trois pôles d'attraction.

La guerre de 1870-1871 avait provoqué un exode de capitaux et d'usines de Mulhouse et de Thann vers Belfort et Montbéliard. Le retour de l'Alsace à la France en 1918, ne provoqua pas le retour des capitaux familiaux alsaciens qui avaient fait souche dans la Trouée de Belfort. Le personnel alsacien s'était bien adapté et une mécanisation plus grande du textile permettait d'utiliser plus de

L'IMPLANTATION PROTESTANTE DANS LA PORTE D'ALSACE
(D'APRÈS LA CARTE DRESSÉE PAR LE PASTEUR PIERRE LOVY)
(Mémoires de la Société d'Emulation du Doubs 1965 p 104)

main-d'œuvre d'origine rurale. Ainsi, sans se concurrencer, un groupe industriel belfortain s'était développé parallèlement au groupe mulhousien et au groupe montbéliardais, déjà solidement constitué, dès le milieu du XVIII[e] siècle, grâce aux liens familiaux du patronat de confession protestante (19).

En 1929, il existe très nettement un équilibre industriel tripolaire qui va se maintenir jusqu'aux années 50 : un groupe montbéliardais essentiellement métallurgique, un groupe mulhousien encore spécifiquement textile et un groupe belfortain, à la fois métallurgique et textile.

a) *La cristallisation croissante des activités industrielles selon un équilibre tripolaire de 1919 à 1939 :*

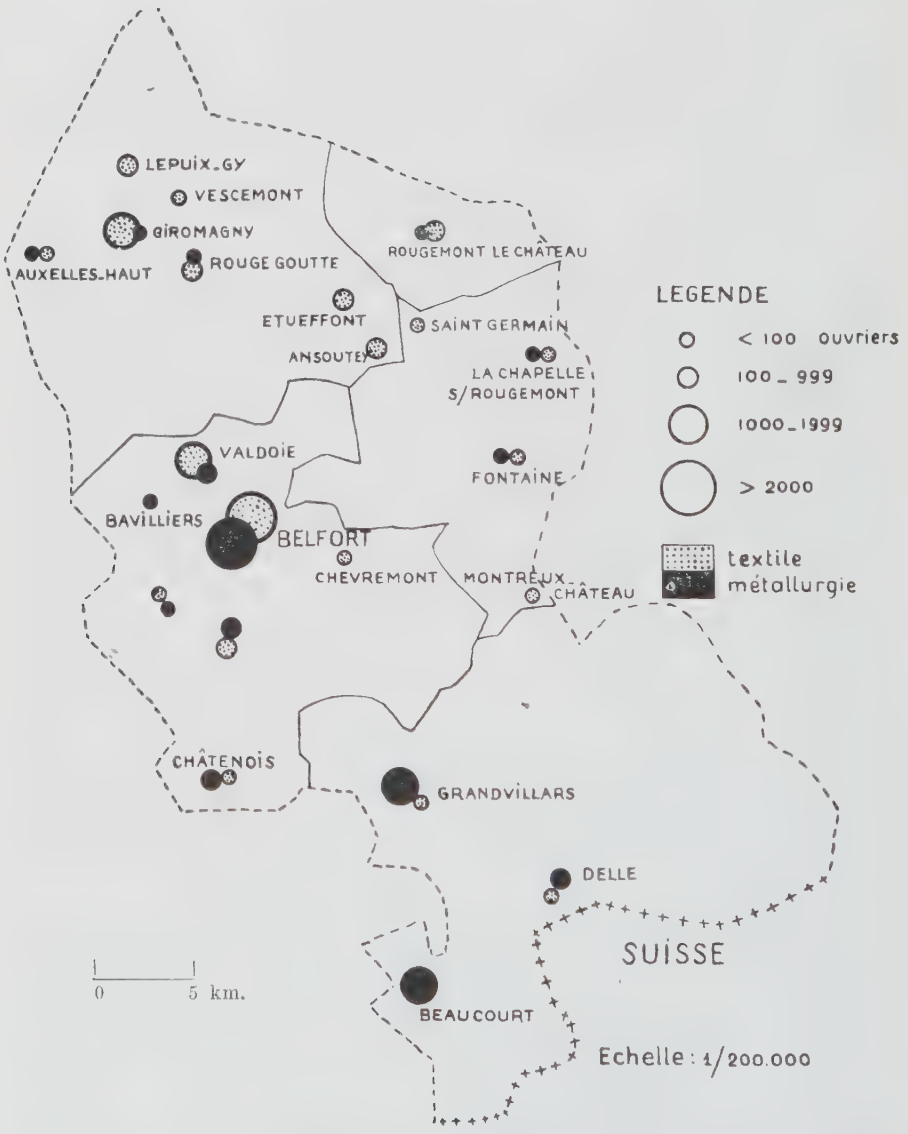
Cet équilibre entre les trois groupes résultait, surtout à l'époque, de deux séries de faits : le dynamisme industriel de Mulhouse, tout au moins jusqu'à la crise de 1929-1931, et le développement du bassin potassique, freiné jusqu'en 1918 par la concurrence des gisements allemands de Stassfurt, n'allaient pas dans le sens d'une réinstallation à Mulhouse d'usines à capitaux alsaciens, qui n'éprouvaient aucun besoin de se concentrer. En outre, la crise économique, puis la remilitarisation allemande en Rhénanie à partir de 1935, ont été des freins sérieux à des implantations industrielles dans la zone de Mulhouse, mais, par contre, ont favorisé l'autonomie et la croissance du centre belfortain.

Les aspects urbains et industriels de cette époque ont été fort bien décrits par la thèse de A. Gibert, sans qu'il soit nécessaire d'y insister longuement. Malgré un essor industriel déjà considérable et la présence d'usines de renom national et, parfois déjà, international, la vie urbaine est fort médiocre. Belfort et Montbéliard, villes de garnison, se détachent mal d'un passé militaire et administratif. Les activités commerciales encore très groupées au centre de la vieille ville n'atteignent guère une phériphérie de quartiers industriels installés de manière anarchique, quartiers d'usines et de cités, aux bâtiments laids et sales. Seule, Mulhouse émerge de cette mesquinerie urbaine, tout en demeurant une ville spécifiquement industrielle, au secteur tertiaire peu développé.

A l'Est, tissages et filatures se développent dans le Sundgau, mais seulement dans la vallée de l'Ill et comme une annexe, un prolongement des industries textiles mulhousiennes, trop à l'étroit à Mulhouse. On les trouve à Altkirch, devenue également grand centre de l'industrie du bâtiment (tuilerie, cimenterie en liaison avec les constructeurs de barrages prévus sur le Rhin), mais aussi à Hirsingue, Waldighoffen et Roppentzwiler. Saint-Louis est stagnante, contrairement à la période allemande, car les capitaux suisses, devant les incertitudes politiques et économiques, répugnent

(19) Voir à ce sujet, P. Lovy, *Le Protestantisme dans le Pays de Montbéliard.*

à s'implanter ; les événements de 1936 ont même paralysé les flux de capitaux suisses, provoquant, au contraire, un certain rapatrie-



Les principales industries dans le territoire de Belfort en 1931.

ment qu'il est difficile d'évaluer. Le Sundgau n'est pas encore atteint par l'industrie, mais la main-d'œuvre d'origine rurale

commence à prendre le chemin des usines de Sochaux, de Beaucourt et de Delle.

Entre Ill et Allan, subsiste, en 1929, une séquelle du fameux « liseré vert », cette frontière dans le « no man's land », établie entre 1871 et 1914 et que les Allemands avaient encore renforcée par la plantation de lignes continues de bois de sapins pour masquer d'éventuels mouvements de troupes.

Les vallées des Vosges méridionales ont été largement touchées par l'industrie, aussi bien la vallée de Masevaux que celles de Giromagny, de Plancher-les-Mines, de Servance, en raison de la qualité de leurs eaux cristallines, des possibilités de force motrice et de main-d'œuvre disponible. Les affaires familiales s'y sont développées parallèlement aux implantations mulhousiennes et le plus souvent dans le textile. Les petites fabriques se sont multipiées. Elles sont les premières touchées par la crise de 1929-1931.

Un autre secteur d'industrialisation est la zone du piedmont vosgien, le long de la voie ferrée et de la route N. 19 de Belfort à à Lure, avec prolongement au N.O. vers Luxeuil. Là aussi, l'émigration alsacienne a été le point de départ du développement industriel. Il existait déjà des petites forges et fonderies utilisant le bois, que l'on trouve en abondance dans cette région, par exemple, à Luxeuil.

Les mines de houille de Ronchamp, alors largement exploitées, permettaient des implantations dans ce secteur, par exemple, la filature de Ronchamp, fondée en 1892 par des capitaux alsaciens. Les filatures du Groupe Koechlin à Saint-Sauveur, près de Luxeuil (Haute-Saône) bénéficiaient de la proximité de la voie ferrée de Belfort à Epinal. Il existait donc, en Haute-Saône, quelques centres industriels locaux, mais avec une grande dispersion des industries textiles et métallurgiques, dans les vallées et sur le piedmont haut-saônois.

Belfort, devenue grâce aux capitaux alsaciens, une grande ville industrielle, possède en 1931, au moment de la crise, deux entreprises très puissantes : l'Alsthom créée en 1928 (par association S.A.C.M.-Cie Française Thomson-Houston) avec plus de 6 000 travailleurs, spécialisés dans les constructions électromécaniques et les constructions de locomotives électriques et de matériel roulant et Dollfus-Mieg, filature de filés de coton faisant travailler 1.500 personnes. L'équilibre entre l'emploi masculin et féminin est en grande partie réalisé, puisque, si l'Alsthom emploie 5 450 hommes pour 795 femmes, Dollfus-Mieg se trouve dans la situation exactement inverse : 1 111 femmes, pour 378 hommes (19 bis).

De Belfort à Montbéliard, vers le Sud de la Porte, il n'y a pas encore d'agglomération continue et, seule, la petite tréfilerie de Châtenois apporte une note industrielle dans le paysage encore très rural.

(19 bis) (Archives de Belfort, série M - Enquête sur le chômage - fin 1931).

Par contre, la région industrielle la plus évoluée et la plus rayonnante est, sans conteste, au Sud, le Pays de Montbéliard, avec ses annexes de Beaucourt et de Delle dans le Territoire de Belfort. Une carte panoramique (Archives du Doubs) (20) montre en 1929 l'importance des usines dans deux secteurs : en premier lieu, la vallée du Gland, berceau de l'horlogerie et de la métallurgie montbéliardaise, d'Hérimoncourt à Audincourt, avec les puissantes usines Peugeot de Terre-Blanche, d'Audincourt, Pont-de-Roide, ainsi que près du Doubs à Valentigny ; en second lieu, Beaucourt, toujours fief des Japy, qui disposent d'une puissante usine d'horlogerie (près de 1 700 ouvriers, dont 192 étrangers), usine qui fabrique non seulement des montres et des mouvements de pendule, mais aussi de la mécanique fine, des outils et machines agricoles, des moteurs électriques et thermiques, bref, déjà une grande firme aux usines et fabrications associées, possédant un grand comptoir de vente à Fesches-le-Châtel, le long de la voie ferrée.

En 1929, la Société Peugeot possède 12 usines. L'importance prise par l'automobile est telle qu'à partir de 1927, la Société des Cycles est séparée de celle des Autos et la Société des Automobiles Pcugeot va quitter Audincourt pour se concentrer à Sochaux (21).

A côté des constructions mécaniques, les épaulant en quelque sorte, fonderies, tréfileries, forges et laminoirs sont l'une des activités traditionnelles et solides du Pays de Montbéliard : à Audincourt (Cie des Forges), à l'Isle-sur-le-Doubs (Japy) sont fabriqués des aciers spéciaux et pièces en acier moulé pour toutes les industries.

Même la crise de 1929-1931 n'a pas frappé durement cette métallurgie. Aux Aciéries du Doubs à Saint-Suzanne, près de Montbéliard, la production qui était de 150 tonnes en 1920, 220 tonnes en 1929, tombe en 1936 à 180 tonnes, mais se relève en 1939 jusqu'à 240 tonnes.

La cadence des fabrications automobiles n'a cessé d'augmenter jusqu'à la guerre de 1939 (12,5 % de la production française en 1925, 19 % en 1930, 25 % en 1939), nécessitant une extension des ateliers à Sochaux. En 1939, Peugeot occupe le second rang dans la construction automobile, après Citroen et égalise presque la production de Renault !

A. Gibert constatait déjà en 1928 (22) que les débouchés des produits métallurgiques « prenaient toutes les directions «. « Toute la France, écrit-il, les connaît plus ou moins. Et, à l'extérieur, c'est de l'Espagne, de la Belgique, de l'Italie, de la Tchécoslovaquie, de la Yougoslavie, à l'Algérie, au Maroc, à l'Indochine et à la Répu-

(20) Archives du Doubs, série M, 1929.

(21) Pour le détail des localisations industrielles, le lecteur se reportera aux pages 529 à 539 de la thèse A. Gibert.

(22) A. Gibert, *Thèse*, p. 541.

blique Argentine que trouvent des débouchés les mille objets de quincaillerie, les machines à écrire, les cycles, les automobiles. »

Ces nouvelles relations européennes et internationales vont créer dans la Porte d'Alsace une évolution des industries dans le sens d'une plus grande concentration pour mieux résister à la concurrence nationale étrangère.

Cette concentration va s'effectuer au profit de l'industrie mécanique (machines électriques, cycles, automobiles), aux dépens de l'horlogerie, des usines de quincaillerie et surtout du textile, c'est-à-dire va provoquer une rupture d'équilibre dans les fabrications et les emplois. Elle est favorisée aussi par la crise économique de 1929-1931.

En se référant aux enquêtes sur le chômage effectuées dans le Territoire de Belfort à la fin de 1931 et en 1933 (22), il apparaît très clairement que l'horlogerie est assez touchée. Japy licencie 106 ouvriers du 1er juillet 1932 au 2 décembre de la même année. La Société Japy Frères connaît alors une longue crise et doit faire appel à des concours financiers extérieurs, en 1938, c'est-à-dire à une banque d'affaires parisienne, la Banque Worms. Celle-ci va devenir majoritaire dans le capital de la Société aux dépens de la famille Japy, qui va disparaître de la scène industrielle ; la Holding des Etablissements Japy Frères va coiffer désormais quatre groupes indépendants :

— la Société de Mécanographie Japy à Beaucourt, la plus importante ;

— la Société d'Equipement ménager Japy à Fesche ;

— l'Electro-Mécanique Japy, qui, après la deuxième guerre mondiale s'associera à l'Alsthom pour créer la Sobemo (Société Belfortaine de Moteurs) à Beaucourt ;

— enfin, la Visserie-Boulonnerie Japy à l'Isle-sur-le-Doubs.

Il faut souligner que la crise Japy fut accélérée par la crise économique et ses séquelles ; mais elle est aussi liée à une mauvaise gestion budgétaire et financière, à une politique assez systématique de placement en biens fonciers et non de réinvestissement direct dans le renouvellement du matériel d'usines. Le sauvetage par la Banque Worms de Paris fut rendu inéluctable après l'occupation des usines par les ouvriers en 1936 et les accords d'entreprise qui mirent à mal une trésorerie déjà malade.

Une autre séquelle de la crise de 1929-1931 fut le déclin des petites entreprises textiles à capitaux familiaux (Filature de Giromagny, Société du Tissage d'Auxelles-Bas) qui durent fermer leurs portes, mais les moyennes et grandes entreprises résistèrent bien à la crise, car elles alimentaient en tissu écru et en articles de qualité inférieure les marchés des colonies françaises, où elles étaient

(23) Enquête sur le chômage, Archives de Belfort, série M, 1931 et 1933.

prioritaires. Seules, succombèrent celles qui ne purent surmonter des difficultés de trésorerie.

Le trait le plus remarquable de cette évolution est donc négatif : les petits usines de vallée vont fermer les unes après les autres. La concentration croissante des fabrications industrielles (dans le textile comme dans la métallurgie) ne permet plus l'organisation de zones industrielles homogènes (24). Entre 1930 et 1950, seuls, hormis le cas JAPY à Beaucourt, les gros établissements industriels se développent.

b) *Faiblesse et déclin des moyens de crédit locaux après la crise de 1929-1931 :*

Il nous semble que la cause profonde de cette évolution est en grande partie d'ordre financier. Le développement des industries mécaniques et textiles implique un renouvellement plus rapide du matériel, donc la nécessité d'un appel à l'autofinancement ou au crédit bancaire.

L'appel au crédit bancaire est difficile dans la période 1930-1950 en raison des circonstances politiques qui rendent les banques très prudentes et très exigeantes dans la distribution des crédits. La difficulté de se procurer des crédits résulte aussi du sous-équipement ou de la mauvaise organisation des banques locales et régionales. Prenons l'exemple du Pays de Montbéliard où la vie industrielle était déjà très développée à l'époque : il semblerait à priori que le développement des banques aille de pair avec l'essor industriel. Il n'en fut rien cependant.

Pourtant dès 1850, avant même l'expansion industrielle remarquable du Second Empire et de la fin du siècle dernier, trois banques d'affaires avaient été fondées à Montbéliard : les Banques MOREL, place Saint-Martin (MOREL est le principal établissement jusqu'en 1900), JOLIDON et PRÉVOT, GOGUEL-HAAG, faubourg de Besançon. La Banque MOREL est une banque d'affaires, c'est-à-dire une entreprise s'occupant avant tout d'opérations financières : financement des entreprises industrielles et commerciales, émission d'emprunts ; elle fait des avances, escompte le papier. Elle n'a cependant pas de gros comptes débiteurs, parce que les entreprises industrielles à capitaux familiaux empruntent peu et vivent surtout grâce à l'autofinancement. Elle s'intéresse donc principalement, aux opérations commerciales. Le rôle des deux autres banques est identique, mais moins important.

Au début du XX^{e} siècle, ces trois banques privées vont être absorbées par de grands établissements de crédit. Le Crédit Lyonnais est le premier à s'installer en absorbant l'affaire MOREL ; puis c'est le tour de la Société Générale qui absorbe la Banque GOGUEL-HAAG et, enfin, la Banque JOLIDON disparaît à l'arrivée de la B.N.C.I.

---

(24) P. CLAVAL, *Revue Géographique de l'Est*, 1965, n° 4, p. 448.

En 1905, le Comptoir National d'Escompte fait son apparition. En 1908, le Crédit Lyonnais et la Société Générale ouvrent des bureaux à Audincourt. Des banques parisiennes viennent s'intéresser aux affaires locales.

Cependant, en 1909, la Banque de Mulhouse, au capital de 50 millions, installe des succursales à Belfort et à Montbéliard. Ancêtre du Crédit Commercial de France, qui l'a absorbée en 1929, cette banque va devenir l'un des plus importants établissements bancaires de la Porte, aussi bien à Belfort qu'à Montbéliard. Les liens bancaires vont demeurer assez étroits avec Mulhouse, source de ces capitaux alsaciens, surtout depuis 1871. C'est seulement en 1920, que la Banque Populaire de Franche-Comté et le Crédit Industriel d'Alsace et de Lorraine s'installent dans le Pays de Montbéliard et à Belfort. On peut s'étonner de ce retard, mais il montre que la région est déjà sous l'influence directe du capital bancaire et industriel de Paris.

La force relative du Crédit Commercial de France et de la Société Générale dans la Porte d'Alsace viennent du fait qu'elles sont autonomes ; tous les services d'une grande banque y sont rassemblés. Ce n'est pas le cas des autres banques qui sont des succursales de Besançon ou de Mulhouse. Il y a donc trop de guichets bancaires (8 banques à Montbéliard) pour les opérations réalisées.

En effet, l'évolution se précipite entre 1930 et 1950, en s'accentuant encore durant l'immédiate après-guerre. Toutes les grandes et moyennes industries des groupes montbéliardais et belfortains ont désormais leur siège à Paris ; les industriels réservent une grande partie de leurs affaires pour la capitale, diminuant d'autant l'importance des banques de Montbéliard, de Belfort et même de Mulhouse (25).

Là encore, un exemple précis fera comprendre ce processus. Les trésoreries des Entreprises à capitaux familiaux se sont resserrées de manière importante, par suite de la hausse du coût de la main-d'œuvre et de la hausse du prix des matières premières, à la suite de la crise de 1929-1931 et, ensuite, en raison de la fermeture des marchés ou des craintes d'événements de guerre.

Dans le cas de l'affaire Japy, les banques créancières ont dû envisager, chaque mois, l'octroi de crédits dits de « battement » de l'ordre de 1 400 000 F. pour le règlement des échéances. La Société Générale a été amenée à consentir des concours exceptionnels aux Etablissements Japy Frères, mais ceux-ci n'ont pu être sauvés par le seul octroi de crédits à court terme. Finalement, en association avec les Forges de la Providence, déjà acquéreur des Aciéries de

(25) Renseignements obtenus par la lecture des rapports annuels de la Banque de France et de la Société Générale de 1935 à 1939, directions de Belfort et de Montbéliard et sièges centraux parisiens.

Beautor, la Banque Worms procéda au remaniement financier des Etablissements Japy Frères, en s'assurant le contrôle absolu de l'affaire, ce qui aboutissait à un transfert de capital à Paris.

Cette faiblesse des moyens de crédit locaux engage les grandes entreprises à transférer les sièges sociaux et commerciaux à Paris et non à Belfort, Mulhouse ou Besançon. Les menaces de guerre avec l'Allemagne accélèrent le mouvement en 1938. A la fin de septembre 1938, Peugeot Frères, Peugeot et Cie et Aciers Peugeot centralisent leur comptabilité à Paris. Le capital Peugeot devient lui aussi parisien. La concentration industrielle dans la région et les menaces de conflit avec l'Allemagne entraînent des transferts importants de capitaux sur Paris.

Les banques en sont donc réduites à des opérations commerciales ou à des opérations industrielles, seulement avec de petites firmes. Elles ont plus d'opérations de caisse que d'opérations de crédit industriel. Une partie seulement des affaires industrielles est traitée à Montbéliard ou à Belfort. Ces affaires sont très morcelées, car les clients (surtout les industriels) ont souvent plusieurs banquiers, dont un, au moins, est parisien.

Cette absence de banque d'affaires locale a eu finalement un rôle paralysant pour les petites entreprises, que la crise textile et les crises de matières premières de l'immédiate après-guerre ont mis à mal. Progressivement trahies par une insuffisance de disponibilités de crédits et de soutien financier de la part des banques régionales, les vieilles entreprises de la Porte d'Alsace ont cependant manifesté une souplesse d'adaptation très grande jusqu'à notre époque : certaines affaires ont pu s'élever jusqu'au niveau national, grâce à la qualité exceptionnelle de leur personnel de cadres et d'ouvriers, puisés dans le milieu local.

c) *Les difficultés des petites entreprises malgré une adaptation continue :*

Les industriels ont su s'adapter, en effet, aussi bien aux caprices de la mode qu'aux exigences de la technique moderne. La firme Japy, comme la firme Peugeot a fabriqué des moulins à café, des moteurs électriques, des machines agricoles ou des pompes ; l'entreprise régionale s'est pliée à toutes les reconversions avec succès.

Or, cette adaptation continue est l'originalité majeure de cette longue tradition industrielle. La région de la Porte s'est mise à fabriquer la gamme complète des engins de locomotion, du tramway électrique à la bicyclette et à l'automobile, le moteur à combustion interne, comme la chaudière et le moteur électrique.

Comment cela a-t-il été possible ?

Longtemps, le personnel a été recruté sur place. A. Gibert (p. 542), en 1927, estimait que, dans le Pays de Montbéliard, près des « trois quarts des ouvriers étaient des environs, les uns fixés avec leurs familles dans des cités ouvrières, les autres venant au

travail des villages voisins où ils reprennent le soir la vie des champs ». Il en était exactement de même à Mulhouse et à Belfort. La situation est bien différente aujourd'hui, comme nous le verrons, en étudiant les problèmes actuels de main-d'œuvre.

Formés de père en fils au travail de précision, les ouvriers se sentaient étroitement solidaires de leurs patrons ; ces derniers étaient issus le plus souvent de leur classe et, par surcroît, coreligionnaires.

Jusqu'à notre époque, l'un des grands soucis du patronat a toujours été de former un personnel de contremaîtres et de professionnels très exercés. Les œuvres patronales, surtout dans les maisons à patronat protestant, ont toujours eu pour objectif essentiel une meilleure formation du personnel. Cependant, ce souci diminue, aujourd'hui, avec la mécanisation et l'automatisation très accentuées, qui ne requièrent plus autant de main-d'œuvre qualifiée.

La cohésion de l'ensemble des travailleurs et l'association étroite dans le travail entre patrons et ouvriers y perdent beaucoup. L'industrie traditionnelle de la Porte, avec ses caractères humains particuliers, ne se maintient que chez les sous-traitants des grandes firmes.

Ces sous-traitants ne sont que les continuateurs d'une longue tradition de petites entreprises, substratum absolument nécessaire au développement des grandes sociétés. Dans la zone industrielle de Belfort-Montbéliard, on comptait encore en 1952 : 119 usines. La production métallurgique était à cette date extraordinairement variée.

Selon l'enquête du Centre d'Etudes pour l'aménagement de Belfort-Montbéliard, on comptait pour les industries métallurgiques à cette date : 16 fonderies ; 9 tréfileries-laminage ; 17 visseries-boulonneries-décolletage ; 14 usines de pièces-ressorts ; 8 usines de pièces pour machines textiles ; 11 usines de pièces pour cycles et autos ; 8 quincailleries-clouteries ; 3 serrureries : 6 usines d'horlogerie ; 2 fabriques de grillage et toiles métallurgiques ; 2 exploitations fabriquant des volets en bois et métallurgiques : 14 exploitations de mécanique générale et construction mécanique ; 4 usines de machines-outils ; 5 usines d'électromécanique ; 2 usines de réparation de moteurs, ce qui prouve une extrême diversité des fabrications métallurgiques.

La majorité de ces établissements avait considérablement augmenté leur productivité et leurs effectifs, depuis l'après-guerre. D'après la même enquête, seuls les établissements, dont l'effectif était inférieur à 250 salariés, avaient augmenté leurs effectifs de plus de 100 % en 1952. En général, les petites entreprises ont contribué, jusqu'à une période récente, à l'équilibre de l'emploi dans la région, en employant proportionnellement plus de femmes

que les grandes. Il existait encore, au milieu du XX^e siècle, des établissements employant des ouvriers à domicile, ainsi cette fonderie-jouets de Luxeuil qui possédait 70 ouvriers à domicile.

Cependant, la majorité de ces petites entreprises étaient arrivées entre 1950 et 1960 au maximum de leurs possibilités de production.

En 1951, sur 87 exploitations enquêtées, 33 sont au maximum de leurs possibilités, 22 pensent augmenter leur production de 10 à 20 %, 11 de 20 à 30 %, 10 de plus de 40 %, 3 de 1 à 10 % et 2 seulement de 30 à 40 %. Autrement dit, la plupart de ces usines ne pouvaient guère espérer un meilleur amortissement de leur matériel par une production accrue ; cette situation impliquait à terme des difficultés de trésorerie et l'absorption financière et technique par les grandes firmes : PEUGEOT et ALSTHOM, par exemple.

Le rôle de ces petites entreprises dans l'essor industriel de la Porte d'Alsace a été bien démontré par J.-P. OLLIER (26). L'industrie métallurgique à Seloncourt, petite commune du Pays de Montbéliard, l'un des berceaux de l'horlogerie comtoise, a bénéficié de la préexistence de l'industrie horlogère. Elle s'est installée dans une commune en plein essor économique au XIX^e siècle. Pendant une très longue période, l'industrie horlogère avait connu un bel épanouissement, essentiellement entre 1750 et 1929. La crise de 1929 fut une véritable catastrophe pour les petites fabriques d'horlogerie de Seloncourt. Une ou deux maisons, grâce à leurs dimensions modestes et, surtout, à *leur habile gestion* financère ont continué à se consacrer à l'horlogerie, mais à titre de sous-traitant. Les fabrications conservées depuis la guerre 1939-1945 consistent en minuteries, compteurs à gaz, compteurs d'eau, surtout compteurs d'automobiles, compteurs électriques.

Source importante de la prospérité industrielle de la région, ces firmes horlogères ont été un réservoir précieux de cadres et d'ouvriers qualifiés pour les grands constructeurs mécaniques, notamment les usines PEUGEOT, de Terre-Blanche à Hérimoncourt, et celles de PEUGEOT-JAPY à Valentigney, Audincourt et Seloncourt même.

Frédéric MAILLARD dans sa thèse (27) estime « qu'avant même de souffrir du manque de travail, les fabriques d'horlogerie assisteront impuissantes à la fuite de leur main-d'œuvre ». Ce phénomène s'est vérifié dans tout le Pays de Montbéliard.

(26) J. P. OLLIER, *Seloncourt. Evolution économique et démographique d'une commune du Pays de Montbéliard.* Université de Paris, Fac. Droit. Thèse, 1955, 268 p. ronéo.

(27) Fr. MAILLARD, *L'Industrialisation du Pays de Montbéliard,* Nancy, Thèse Droit, 1952, 265 p. inédit.

Le lecteur remarquera sur ce tableau tout d'abord l'essor continu de 1866 à 1906 avec l'importance du patronat et des cadres vers 1906, la progression du nombre des femmes et, corrélativement, la diminution du nombre des ouvriers employés. Après 1926, le déclin brutal, le maintien de quatre entreprises avec cadres et effectif ouvrier très réduit, survivance d'une brillante époque.

Evolution à Seloncourt du nombre des professionnels de l'horlogerie

	1866	1886	1906	1926	1954
Patrons	8	12	29	16	4
Ingénieurs et Employés					
— Hommes	18	4	45	21	2
— Femmes			12	11	
Ouvriers :					
— Hommes	341	438	338	120	83 (1)
— Femmes	219	202	268	71	

(1) Y compris la Société « La Bernoise » dont la production à cette date n'était plus de l'horlogerie.

Selon J.-P. Ollier, les grandes entreprises régionales ont progressivement aspiré la main-d'œuvre horlogère et maintenu les salaires de la Porte d'Alsace à un niveau très élevé, tout en entraînant une baisse de la qualification par la réduction et la disparition de l'apprentissage, autrefois long et non rémunéré (cette évolution étant dictée par la hâte d'un gain substantiel).

D'après cette thèse, les difficultés même de l'industrie horlogère favorisèrent l'essor de l'industrie mécanique, au même titre que les difficultés de l'industrie textile sont bénéfiques dix années plus tard (1965) aux industries métallurgiques de Mulhouse. Ces industries, en s'accroissant, suscitèrent de tels appels de main-d'œuvre, qu'elles créèrent de nouvelles difficultés pour l'horlogerie, puis pour le textile, dont les salaires ne pouvaient, de moins en moins, soutenir la comparaison.

L'industrie mécanique seloncourtoise a pu, d'autant mieux se développer, aux dépens de l'industrie horlogère, qu'elle avait à sa disposition les appels d'offres des grandes firmes de Sochaux, Belfort et Mulhouse. A Seloncourt, trois catégories d'industries mécaniques se sont développées :

1°) Les vieilles maisons de constructions mécaniques, autrefois sous-traitantes de l'horlogerie seloncourtoise.

2°) Les anciennes horlogeries transformées, converties pour s'adapter à leur nouvelle activité.

3°) Les entreprises récentes contemporaines ou postérieures à l'essor de la construction automobile, peu nombreuses mais importantes, étroitement associées à la fortune des automobiles PEUGEOT, installées dans d'anciennes usines désaffectées, qui ont été modifiées, rénovées et reconstituées.

A la veille de la guerre de 1939, l'industrie mécanique était déjà devenue la principale activité de Seloncourt, avec trois types de fabrication : décolletage, outillage, objets manufacturés.

Il est bien évident que les clients importants et précieux sont les grandes usines. L'outillage du décolletage a été rénové et très perfectionné. « Certains tours très modernes (OLLIER, p. 63) constituent à eux seuls une véritable petite usine », à l'instar de ce que l'on voit à Cluses (Haute-Savoie).

Les travaux d'outillage conservent un caractère plus artisanal, mais les nécessités de posséder un matériel très spécialisé, exigeant de gros investissements et un amortissement assez rapide, ont entraîné une limitation du nombre des entreprises. Les pièces détachées sont surtout destinées aux usines PEUGEOT : ressorts, gaines de frein, accessoires (avertisseurs et éclairages), mais aussi à d'autres firmes (meubles métalliques, machines agricoles, appareils de photographie et de cinéma, appareils pour rayons X (production très originale de la Société Industrielle de Seloncourt), appareils de chirurgie dentaire).

Cette adaptation est la démonstration d'une extrême ingéniosité et d'un très large esprit d'initiative, qualités qui sont les causes essentielles de la fortune industrielle de la Porte d'Alsace.

A l'origine de la plupart de ces petites entreprises, la structure et les installations étaient extrêmement sommaires. Le patron tenait lui-même sa comptabilité. Les ouvriers travaillaient dans une remise, ou même une ancienne grange et vivaient à proximité de ces hangars (style de ceux de Levallois-Perret, vers 1910). Mais les exigences du travail et des commandes ont imposé la modernisation. Les ateliers sont beaucoup plus confortables, bien éclairés et aérés, les machines-outils nombreuses, spécialement les tours automatiques, perceuses, fraiseuses, etc. Le terrain lui aussi est beaucoup plus onéreux qu'autrefois et le coût de la construction est devenu élevé. On a souvent utilisé le personnel de l'usine au maximum pour les constructions simples, en ne faisant appel aux spécialistes que pour les travaux délicats.

c) *Fragilité croissante des petites entreprises depuis 1950 :*

Mais ces temps héroïques sont révolus ; car le problème des immobilisations de capitaux se pose et les ressources en capitaux personnels ont fondu avec l'achat de machines et de matériels toujours plus perfectionnés. L'accroissement de la productivité

étant lié à une progression géométrique des investissements et à une diminution corrélative des temps d'amortissement, les taux de ces derniers sont de plus en plus lourds à supporter pour les petites entreprises. L'autofinancement n'a pu s'opérer que très progressivement, au fur et à mesure que le développement de l'entreprise permettait de prélever sur les produits pour améliorer les installations et perfectionner la mécanisation. Pour maintenir leur entreprise, artisans et industriels ont dû consentir de gros sacrifices, compte tenu de l'accroissement continu des charges fiscales et salariales et du faible développement dans la région des crédits bancaires à long terme.

Les organismes de crédit, selon J.-P. Ollier, se sont montrés très circonspects à Seloncourt, à l'égard des entreprises de faible envergure. Les petites entreprises ont dû se contenter d'un crédit bancaire limité, réduit et, au surplus, onéreux, d'autant plus qu'il s'accompagnait de garanties hypothécaires. Evoluant dans un milieu essentiellement rural et ouvrier, les petites entreprises n'ont pu faire appel aux possibilités insignifiantes de l'épargne privée.

L'épargne est de plus en plus rare dans la région, malgré un pouvoir d'achat relativement élevé, mais qui s'investit dans la terre ou les habitations personnelles (voir la troisième partie de cette thèse : répercussions sur la vie rurale et l'habitat).

Par suite de ces conditions défavorables et, en dépit de l'ingéniosité, du courage et du dynamisme du petit patronat, la modernisation a été lente et tardive, ne permettant guère de tenir devant la concurrence de firmes et de zones industrielles mieux outillées. Déjà, pour les installations, certaines entreprises travaillant pour les grandes usines régionales ont eu recours à l'aide de ces dernières. Cette aide se concrétise, soit par l'accord d'un crédit, souvent remboursable au moyen de retenues sur le montant des factures de travaux, soit par la cession de machines, dont la grande entreprise désire effectuer le remplacement (car elle peut supporter des taux d'amortissement élevés), soit encore par le prêt pur et simple de matériel appartenant à l'entreprise pourvoyeuse. Cette solution constitue en fait *une mise en dépendance financière et technique* de la petite entreprise.

Peut-être, est-ce surtout dans le domaine des fournitures en matières premières que les petites entreprises sont devenues fragiles. Autrefois, les ressources en matières premières provenaient de la région ou de Lorraine. Aujourd'hui, la disparition progressive des fonderies régionales (notamment celles de Haute-Saône, dans la région de Lure), oblige à maintenir un niveau de stocks suffisants pour assurer la marche régulière de l'entreprise, en raison de l'éloignement des centres d'approvisionnements. Ceci justifie l'affectation d'une part importante des capitaux de l'entreprise dans la constitution de stocks. Le crédit du fournisseur se paye et, faute de place suffisante et de moyens financiers, on ne peut en

faciliter l'octroi dans les petites entreprises que par des achats importants. Le crédit bancaire, là encore, est réticent, s'entourant de garanties sévères (le warrantage (28), notamment) et demeurant toujours trop coûteux. C'est pourquoi, la plupart des petites entreprises de la Porte d'Alsace ont limité au maximum les immobilisations en stocks de matières premières. L'examen de leur bilan comptable le prouve et montre que leur politique budgétaire est littéralement aux antipodes de celle des grandes firmes. Ce faisant, ces entreprises achètent les matières premières et semi-finis à un haut cours et risquent de se trouver gênées dans leur trésorerie et leur programme d'exécution en cas d'arrivée inopinée de commandes importantes et urgentes. C'est pourquoi, leur indépendance est condamnée par les impératifs budgétaires. Beaucoup d'ateliers ont demandé au pourvoyeur en travail, essentiellement les grandes firmes sochaliennes et belfortaines, de leur fournir les matières premières qu'elles ont, elles, la possibilité de stocker, ce qui permet des achats massifs à la période où le cours est le plus favorable. Ce faisant, le chef de la petite entreprise perd une large part d'initiative et s'avoue n'être plus qu'un simple *façonnier* pour le compte de la grande usine.

Cette situation va sans cesse en s'aggravant depuis 1950. La plupart des entreprises ont tendance à chercher un appui progressivement plus étendu auprès de la grande entreprise pourvoyeuse et ne songent nullement à s'y soustraire, en échange de garanties contre l'éventuel débauchage de leur personnel par la grande firme.

Il en résulte deux catégories d'établissements :

1°) les usines auxquelles leur importance confère en général l'autonomie financière, tout au moins technique ; la plupart étant exploitées sous la forme de sociétés dont les administrateurs demeurent les membres associés d'une même famille :

2°) les petits ateliers qui se trouvent le plus souvent dans une grande dépendance vis-à-vis des grosses firmes régionales, pour lesquelles ils travaillent.

L'ossature de ces modestes unités industrielles est encore formée d'ouvriers professionnels (O.P.) qui gardent un esprit de camaraderie très fort et un attachement à l'établissement malgré l'attraction des hauts salaires distribués par les grands Constructeurs mécaniques. Le remplacement de ce personnel de qualité dévoué à la « Maison » s'avère depuis une quinzaine d'années de plus en plus difficile, voire même impossible. Or, c'est une condition impérative de survie.

---

(28) Le warrantage permet à l'acheteur, en l'occurrence ici le petit industriel, d'emprunter à l'aide du « warrant », c'est-à-dire à l'aide d'un titre mettant en gage sous la garantie bancaire des marchandises stockées, en attendant un cours favorable pour leur vente.

En outre, beaucoup d'ateliers produisent à des prix trop bas et très souvent ne savent même pas calculer leur prix de revient : bien des petits patrons répugent aux travaux de comptabilité. Si l'on se réfère aux faillites déclarées au Tribunal de Montbéliard depuis 1930 (29), la plupart sont le fait de petits ateliers d'horlogerie, d'outillage et de décolletage, spécialement à Seloncourt (16 fermetures depuis 1930), à Hérimoncourt, à Valentigney, Pont-de-Roide, Audincourt, Maîche, Charquemont. Telle usine de décolletage-outillage a été mise en faillite pour insuffisance d'actif, ce qui signifie une mauvaise gestion. Une fonderie de Seloncourt a fermé ses portes à deux reprises en 1960 et 1962, par suite du coût d'approvisionnement et d'un prix de revient trop élevé des produits.

Faute d'une bonne connaissance des marchés et de la conjoncture, et bien que pour certaines usines les débouchés ne se limitent pas aux seules usines des groupes Peugeot et Alsthom, les entreprises pratiquent peu la vente directe au consommateur, mais la plupart préfèrent remettre leur production à un seul client.

Il est évident que les petites entreprises risquent de traiter dans des conditions désavantageuses ; dans le cas fréquent où le client est une grande usine, leur activité est directement conditionnée par le volume d'achats du client unique.

La conclusion à tirer de cette évolution irréversible est qu'il n'y a plus d'entreprise véritablement maîtresse de ses destinées dans la région en dehors des très grandes usines de Montbéliard, Sochaux, Belfort et Mulhouse. Le substratum des petites entreprises de production spécialisée et de qualité est en voie de disparition. Seules demeurent indépendantes les grandes firmes qui commandent exclusivement la vie économique de la Porte : l'expansion est désormais liée à la fortune de ces grandes usines. Il en résulte pour toute la région industrielle de Montbéliard, comme pour celle de Mulhouse, une modification profonde de l'équilibre économique. L'activité industrielle est en quelque sorte happée dans un grand mouvement centripète, axé sur quelques très grandes unités de production.

(29) Etude, à titre d'exemple, des déclarations légales de faillite auprès du Tribunal de Grande Instance de Montbéliard de 1930 à 1966. Les rapports des syndics de faillite sont très intéressants sur la situation des petites entreprises.

CHAPITRE III

ASPECTS RÉGIONAUX DU CAPITALISME INDUSTRIEL ET PROCESSUS DE CONCENTRATION

Le phénomème majeur, qui a profondément modifié la physionomie de la Porte d'Alsace depuis quarante ans, est la concentration industrielle, source de la formation d'un espace régional, où l'attraction de quelques grandes usines est devenu l'élément déterminant et moteur de la vie régionale.

Il ne faut pas croire cependant, que le capitalisme familial a pour autant totalement disparu ; il est solidement implanté, ayant été à la source de toutes les créations d'usines depuis deux siècles. Les familles protestantes, notamment, ont fourni de nombreux pionniers dynamiques et audacieux à la Révolution industrielle, au point que Mulhouse, dès la fin du XVIII[e] siècle, a pu être comparée, par les historiens économiques, à Manchester. Ces familles de petits industriels ont été jusqu'à payer de leurs deniers des ponts sur le Doubs ou l'Allan, comme les PEUGEOT de Valentigney (30). Elles ont créé autour d'elles des fonctions urbaines (écoles, cités ouvrières, dispensaires, tramways, comme celui de la vallée d'Hérimoncourt). A Mulhouse, comme à Montbéliard, certains industriels ont consacré parfois tout leur bien à leur affaire, sacrifiant leur patrimoine foncier et même la dot de leur femme ! Un strict autofinancement de génération en génération a été pratiqué. Grâce à une lutte acharnée et obstinée, le capital ne s'est constitué qu'à partir des seuls profits industriels et sans l'appel aux capitaux bancaires ou commerciaux, comme à Lyon ou à Montpellier (sauf pour quelques fonds de roulement procurés à court terme dans les périodes difficiles, par des emprunts obligataires) : originalité profonde, pérennité solide durant deux siècles, mais aussi relative fragilité contemporaine ; car ce capitalisme familial n'est pas ajourd'hui épaulé par une armature bancaire régionale.

Le capital familial, secrété par une stricte gestion, s'est toujours méfié des emprunts bancaires. Le capital non familial, a été, jusqu'aux alentours de 1950-1955, essentiellement d'origine suisse. En fait, si l'influence suisse a marqué assez nettement

---

(30) Renseignements tirés d'une conférence de M. CUISENIER au C.P.E.S. d'Exincourt, 6 avril 1965.

l'industrie régionale, comme le remarque M. CHEVALIER (31), les implantations de capitaux suisses ont été relativement timides jusqu'à la dernière décennie, sauf à proximité de Bâle (Saint-Louis-Huningue) et à Delle, ville frontalière de l'Ajoie helvétique. Même regroupées, les Sociétés laissent encore un champ d'action et des initiatives possibles aux représentants des vieilles sociétés familiales.

a) *La part encore importante des capitaux familiaux dans la Région :*

Dans la majorité des cas, les Sociétés ont été, en effet, jusqu'à notre époque, des Sociétés de familles : les investissements familiaux constituent encore les deux tiers ou les trois quarts du capital des entreprises. Ce sont les capitaux familiaux de Mulhouse qui sont responsables du développement des filatures, puis des tissages mécaniques dans les régions de Belfort et de Montbéliard, de même dans les vallées vosgiennes de la Haute-Saône. Sur ce plan encore, l'ensemble de la Porte constitue un milieu particulièrement original dans la vie industrielle française. Ces entreprises familiales sont très défiantes vis-à-vis des capitaux bâlois. Dans le cas de la famille PEUGEOT, le recours aux banques de Bâle a été extrêmement rare et a laissé un mauvais souvenir.

De même, il apparaît que le capital lyonnais a peu pénétré, sauf dans le domaine textile, où le Groupe GILLET a conquis depuis 1945, selon M. CHEVALIER, de fortes positions dans la région de Belfort-Montbéliard, à Belfort et à Héricourt notamment. Il en est de même des intérêts roannais dans les usines textiles de la Savoureuse à Giromagny et dans un dévidage de Montreux-Château.

Dans l'ensemble de la Porte, un fait certain est la timidité actuelle des investissements étrangers, situation très différente de celle du siècle précédent. Ce phénomène a-t-il des causes internes, propres à la région ?

Le trait essentiel du milieu industriel semble avoir été son rapide renouvellement. « Dans les industries légères, qui sont ici prépondérantes, des artisans, d'anciens ouvriers établis à leur compte ont souvent réussi à mettre sur pied de petites affaires qui, la chance aidant, ont pu acquérir par la suite une réelle importance » (M. CHEVALIER, op. cité). L'affaire s'est toujours développée *sans l'appel au crédit extérieur*, d'autant plus, nous l'avons vu, que le crédit était et est encore trop cher pour les petites entreprises. On a gardé dans la Région une très grande méfiance vis-à-vis des banques d'affaires. Les société familiales ont préféré *tenir en s'associant*, par exemple, une annonce légale du 27 août 1963, fait part de l'association entre la Société Fritz MARTI et Fils et la Société Mécanique Générale GOUTTEROT et MARTI, cette fusion

(31) M. CHEVALIER, « Tableau industriel de la Franche-Comté ». *Cahiers de Géographie de Besançon*, n° 9, 1960-1961.

donnant la Société Industrielle de Précision MARTI, en abrégé I.P.M. L'intérêt de l'opération est de maintenir une forte participation de capitaux familiaux dans l'entreprise, sans trop faire appel aux capitaux extérieurs. Dans le cas cité, cette Société dite Anonyme, comprend en réalité, une dizaine d'associés. Le capital familial représente encore dans l'affaire nouvelle 75 % du capital total. Le reste, 25 %, est représenté par les participations de la SOFIMECA, Groupement Bancaire, étroitement lié à l'ancienne Compagnie Maritime du Canal de Suez et au Crédit Lyonnais, qui favorise les reconversions et *n'a pas le droit d'avoir de parts majoritaires* : c'est l'organisme financier de la Fédération des Industries Mécaniques de Transformation des Métaux, dont le siège est à Paris.

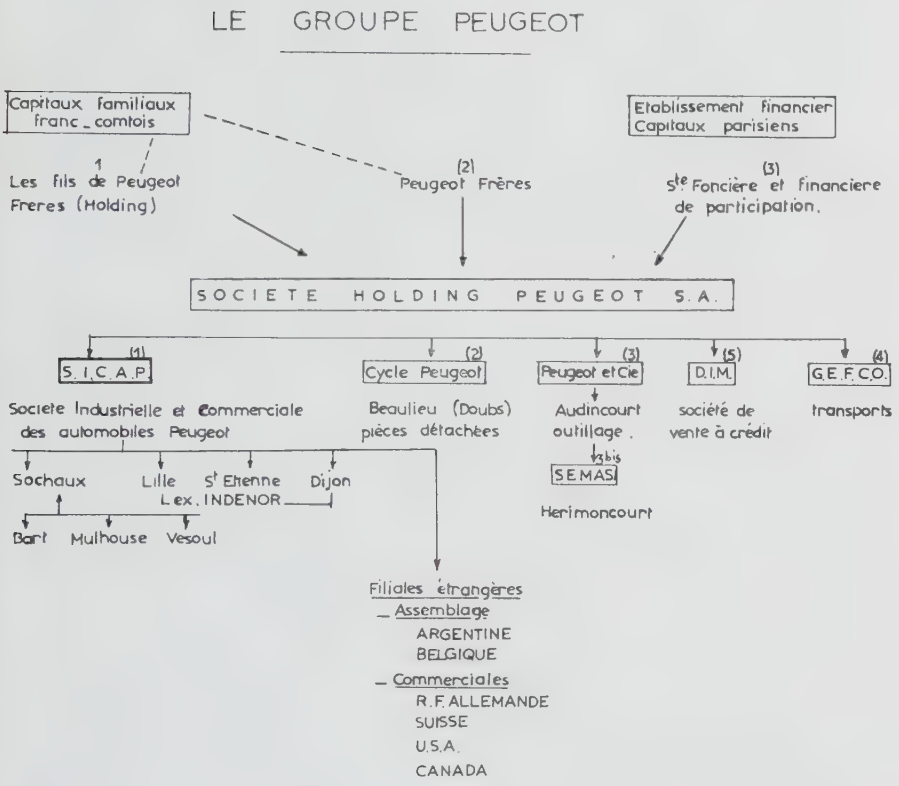
Cette concentration, par association des petites et moyennes entreprises de la région, est devenue depuis une quinzaine d'années une nécessité, tant dans le textile que dans la métallurgie. L'autofinancement des entreprises familiales ne peut plus seul permettre le renouvellement rapide du matériel.

Pour se maintenir sur le Marché National et lutter contre la concurrence de zones géographiquement mieux placées, les entreprises ont pratiqué une politique d'investissements très forte. Les entreprises textiles ont dû renouveler leur matériel presque totalement, sous peine de périr ; mais il a été difficile de l'amortir en cinq ans, alors que la métallurgie de précision a pu se livrer plus facilement à cette opération, étant assurée sur place de deux gros clients : PEUGEOT et ALSTHOM.

La timidité des investissements étrangers à la Porte s'explique surtout par la présence de ces deux grands groupes, à laquelle se rattachent, plus ou moins nettement, les moyennes et petites entreprises en tant que sous-traitantes. Toutes celles qui n'ont pu s'agréger à ces chaînes de sous-traitance sont pratiquement condamnées à périr.

Il est difficile, en outre, d'espérer une implantation rentable d'entreprises indépendantes importantes, à l'ombre et dans l'orbite des deux géants. Il est avéré que les implantations nouvelles sont plus faciles, là où n'existe pas un solide capital familial bien enraciné. C'est pourquoi, la zone de Colmar et celle de Luxeuil (plus à l'écart des centres traditionnels du capitalisme familial : Montbéliard et Mulhouse) ont reçu de préférence les entreprises nouvelles d'origine parisienne ou étrangère ; par exemple, une puissante filiale de la Société américaine TIMKEN s'est installée depuis 1959 à Colmar. D'après le recensement du C.A.H.R. (32) (en 1965), il y a eu 20 implantations d'usines nouvelles à Colmar depuis 1954 contre 13 seulement à Mulhouse, 2 à Belfort et aucune à Montbéliard. 9 entreprises implantées à Colmar sont des entreprises à capitaux

(32) Enquête effectuée auprès du Comité d'Etudes et d'Aménagement Haut-Rhinois-Mulhouse.



En plus :

Entente entre groupe Peugeot et R.N.U.R. (Régie Nationale Renault) pour mise en commun des laboratoires, recherches techniques, planning de fabrication et ventes à l'etranger (restriction de leur liberte d'action seulement sur ces quelques points)

Un exemple de concentration financière, industrielle et commerciale à partir d'un noyau industriel provincial

LE GROUPE PEUGEOT.

allemands, une est américaine et l'autre anglaise. A Mulhouse, on trouve une seule petite usine à capitaux allemands, pas une seule implantation suisse nouvelle ! La seule implantation vraiment importante est celle de PEUGEOT ; mais elle entre dans le cas d'une décentralisation (33) industrielle à partir d'une grande entreprise à capitaux essentiellement familiaux.

En Haute-Saône, la situation dans la métallurgie est devenue assez stagnante également. Selon l'enquête de l'Association Industrielle de Belfort-Montbéliard, les créations d'entreprises nouvelles sont depuis dix ans le résultat d'un essaimage d'une société existant déjà ; par exemple, MAGLUM de Sochaux s'est réimplanté à Ronchamp et à Fallon, comme sous-traitant de la Société Automobiles PEUGEOT.

Dans l'arrondissement de Lure, la plupart des petites fonderies ont disparu (34) ; mais une part des capitaux familiaux s'est reportée vers la sous-traitance dans l'orbite du Groupe PEUGEOT et, par association, transfert ou fusion, ces capitaux survivent dans l'ombre des grands constructeurs mécaniques. Cette survivance n'a cependant été possible dans les entreprises vraiment autonomes qu'à la périphérie de la Porte d'Alsace, à des distances variant de 40 à 60 km de PEUGEOT ou d'ALSTHOM. C'est ainsi que de 1953 à 1963 le canton de Champagney a perdu six établissements à capitaux familiaux, celui de Lure-Mélisey en a perdu deux et gagné trois, celui de Luxeuil en a perdu trois et en a gagné six ; mais les nouvelles créations sont pour ainsi dire toutes des sous-traitances.

Par conséquent, le capital familial subsiste ; mais il est plus ou moins intégré à un ensemble industriel, dont les orientations lui échappent de plus en plus. Les nécessités techniques imposent, aussi, des immobilisations toujours plus importantes ; seules, les grandes affaires peuvent se permettre ces investissements, car elles peuvent les amortir rapidement grâce à leur volume d'affaires. Les associations entre affaires familiales se sont avérées difficiles. Il y a eu, cependant, des associations solides entre les familles PEUGEOT et JAPY à Valentigney, entre les VIELLARD de Grandvillars et les JAPY pour la Visserie-Boulonnerie (création depuis 1959 de la Visserie-Boulonnerie Associée V.B.A.), également entre ces familles et la Société BOHLY de Mélisey. De vieilles familles ont encore des usines modestes mais solides, comme les Etablissements JENNY Frères à Audincourt, fondés en 1878, et qui fabriquent des aciers laminés et de l'outillage.

---

(33) Le terme de desserrage serait même préférable, car il s'agit de trouver une solution au manque d'espaces disponibles à Sochaux.

(34) La disparition n'a pu être évitée malgré la proximité des voies ferrées Nancy-Epinal-Belfort et Paris-Bâle, car il s'agit d'une industrie périmée. Cf. Odile VOILLIARD, « Le rôle des chemins de fer dans la transformation des forges de la Haute-Saône et de la Haute-Marne ». *Annales de l'Est*, 1956, n° 16.

b) *Le développement du monolithisme industriel :*

Le développement des grandes usines a commencé à Belfort, après la guerre de 1870-1871, grâce aux capitaux alsaciens qui avaient permis le transfert de Mulhouse à Belfort d'une partie des ateliers de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (S.A.C.M.). En 1928, en association avec des capitaux américains, la Compagnie Française Thomson-Houston de Paris (35) et la S.A.C.M. fondaient une filiale commune l'Alsthom, disposant d'ateliers de grosse chaudronnerie, de fabrication de locomotives, de moteurs à gaz, de turbines à vapeur, de matériel électrique et de câbles. La grande usine proche de la voie ferrée, disposant de capitaux à la fois alsacien, parisien et étranger était née.

Son siège social n'était plus dans la région, mais à Paris. Parallèlement, la grande filature Dollfus-Mieg et Cie, à capitaux mulhousiens, continuait à se développer avec 3 000 ouvriers.

La nécessité de la fabrication en grande série imposait le travail dans de grands halls, et donc la concentration. Il est significatif de constater que la grande concentration s'est effectuée à l'écart des centres traditionnels d'industrie, à savoir la vallée du Gland d'Audincourt à Seloncourt, les vallées vosgiennes et la zone de Mulhouse. Les grandes usines s'implantent près de la gare de Belfort, dans la plaine de la Savoureuse, à l'Ouest de la ville et dans la plaine de Sochaux, à l'Est de la vieille ville de Montbéliard. Pour la première fois, le passage est l'un des facteurs d'implantation industrielle ; mais la grande usine est le produit d'une situation qui mérite une étude détaillée :

La grande usine résulte, non seulement des possibilités fournies par le passage (ravitaillement massif possible en matières premières et semi-finis), d'où la situation près des grandes voies ferrées, mais aussi et surtout des bénéfices considérables résultant de la période d'activité 1914-1929. Durant la guerre de 1914-1918, les usines d'outillage, de laminage de l'acier ont travaillé intensément pour l'effort de guerre, surtout en 1917-1918. Le travail en grande série a pu être mis au point dans beaucoup d'usines régionales. N'ayant pas eu leur outillage détruit pendant cette première guerre mondiale, contrairement aux usines du Nord et du Nord-Est, les usines de la Porte, sauf celles de Mulhouse, fonctionnaient à plein rendement dès la fin des hostilités.

Les besoins de plus en plus importants de camions pour l'armée ont été à l'origine du développement important des usines de Sochaux

(35) Selon M. Chevalier et fichier SEV, la participation à l'Alsthom de la Compagnie Française Thomson-Houston n'est plus aujourd'hui que de 10,4 % ; cette dernière société n'entretient que des rapports indirects avec la General Electric de New-York. La S.A.C.M. (Société Alsacienne de Constructions Mécaniques) ne dispose que de 8,80 % du capital d'Alsthom. Elle est devenue en 1967 l'Hispano-Alsacienne en passant sous le contrôle du Groupe Hispano-Suiza de Paris.

(production de 3 000 camions en 1917). PEUGEOT (avec RENAULT) a largement contribué à la victoire de Verdun ; mais la dispersion des usines est encore grande cependant (elle augmente même considérablement entre 1926 et 1928). La production souffre de cette dispersion et la construction automobile demeure encore une industrie moyenne. En 1929, il a été produit à Sochaux 32 000 véhicules pour un effectif total de 8 840 salariés, soit un peu plus de 4 voitures produites par an et par salarié, pour un chiffre d'affaires de 5,4 millions de N.F. (En 1959, 13 voitures par an et par salarié pour un chiffre d'affaires de 1 500 millions de N.F.). En 1928, la tendance à la concentration l'emporte définitivement sur la dispersion (36). Si la Société des Cycles est séparée à partir de 1927 de cette des autos, par contre, la Société des Automobiles PEUGEOT rassemble dans la plaine de Sochaux : forge, emboutissage, fonderie, outillage mécanique, carrosserie, c'est-à-dire réalise l'intégration verticale. ALSTHOM de son côté groupe cinq usines de fabrication différente dans le même ensemble en 1929. Un embranchement industriel réunit toutes les usines d'Automobiles PEUGEOT à la gare de Montbéliard, comme toutes les usines ALSTHOM à la gare de Belfort.

L'essor des deux grands ensembles est désormais lié aux arrivages de matières premières et aux expéditions par voies ferrées, tandis que les trains-ouvriers viennent stopper tout près les lieux de travail. Il est à noter que les effectifs ouvriers augmentent peu, entre 1929 et 1939, en raison de la crise économique, mais aussi, d'une productivité meilleure (par le développement à Sochaux du travail à la chaîne et par l'introduction de nombreuses machines-outils). Le nombre des ouvriers passe de 10 193 en 1930 à 11 997 en 1937, mais le nombre des véhicules produits passe de 32 000 à près de 60 000 (55 900) et le chiffre d'affaires, de 5,4 millions de N.F. à 11 (37). La production a pratiquement doublé comme le le chiffre d'affaires en 1939, mais le personnel ne s'est accru que de 1 800 ouvriers, soit une augmentation de 17 % en 9 ans. La concentration a donc eu pour premier résultat une productivité qui passe du simple au double, permettant, malgré les grèves et crise internationale, des bénéfices substantiels favorisant l'auto-investissement, mais sans appel considérable à la main-d'œuvre locale et régionale.

La plupart des ouvriers embauchés chez PEUGEOT proviennent de l'horlogerie déjà en déclin, mais sont pratiquement tous des ouvriers qualifiés, formés par l'Ecole d'Apprentissage PEUGEOT ou par le passage dans d'autres usines métallurgiques.

La concentration dans le Groupe PEUGEOT, comme à l'ALSTHOM, entraîne le transfert des sièges sociaux et commerciaux à Paris.

(36) Un effort considérable de construction de bâtiments est réalisé à cette époque à Sochaux, d'après la S. A. Peugeot (Direction des Travaux). Surface développée : de 1912 à 1928 : 102 729 m². En 1929-1930 : 115 025 m² !

(37) Statistiques fournies par la Société des Automobiles Peugeot à Sochaux.

Le problème essentiel fut d'ajuster étroitement la production aux ventes. Un contact constant était nécessaire avec le centre des affaires nationales : Paris. C'est pourquoi, les grandes usines ont désormais des sièges parisiens.

Une dizaines d'affaires parmi les plus importantes de la région vont bénéficier d'un apport de capitaux extra-régionaux, en confiant leurs opérations à des Banques Nationales. A partir de la fin de 1938, tout le Groupe PEUGEOT concentre ses opérations financières sur Paris. PEUGEOT Frères, PEUGEOT et Cie et Aciers PEUGEOT ont leur comptabilité centralisée sur Paris, ainsi que leurs sièges commerciaux.

La grosse difficulté à vaincre fut le manque de capitaux disponibles pour financer ces concentrations. La recherche de capitaux se fit par le recours à des emprunts obligataires à moyen terme. Elle fut difficile entre 1930 et 1950 en raison des grèves de 1936 et des rivalités franco-allemandes. La Société PEUGEOT eut le plus grand mal à payer à cette époque ses fournisseurs et pratiqua une politique prudente d'investissements en ateliers et matériel.

Cette situation difficile de l'avant-guerre fut néfaste à certaines usines, dont la concentration des fabrications et la productivité étaient moins fortes. C'est le cas des Etablissements JAPY Frères de Beaucourt. Cette Société avait connu pendant plus de cent ans une étonnante prospérité, grâce à un principe de gestion familiale tout à fait particulier, qui substituait au droit d'aînesse, dans la direction des affaires, l'autorité d'un membre de la famille choisi pour ses capacités par une sorte de « Conseil dynastique ». Pendant tout le cours du XIX[e] siècle et jusqu'en 1938, la Société développa des usines à Beaucourt, Fesches-le-Châtel, l'Isle-sur-le-Doubs, Voujeaucourt. En 1930, elle constituait le troisième groupe industriel de la région, après PEUGEOT et ALSTHOM. Malgré une vitalité très satisfaisante encore en 1938, cette Société ne put faire face à la hausse du cours des matières premières et des coûts de main-d'œuvre, car ses fabrications étaient non seulement dispersées en de nombreux ateliers, mais de nature assez différente, c'est-à-dire qu'il s'agissait d'une grande variété de produits : horlogerie, quincaillerie, machines à écrire, serrurerie, pompes, machines agricoles, moteurs. Ne pouvant payer leurs multiples fournisseurs, les Etablissements JAPY Frères firent appel à des banques parisiennes, notamment la Banque WORMS, pour régler les échéances par l'octroi chaque mois de crédits, dits de « battement ».

La structure des entreprises du Groupe JAPY en fut profondément modifiée : la famille JAPY devint minoritaire (38). Deux groupes furent repris totalement par des capitaux parisiens : Mécanographie JAPY et l'Electromécanique JAPY de Beaucourt. Cette dernière

(38) Enquêtes auprès des Sociétés du Groupe Japy et rapports de la Société Générale, juillet-décembre 1938.

est, depuis la seconde guerre mondiale, contrôlée à 50 % par l'Alsthom et à 50 % par la Compagnie Générale d'Electricité, toutes deux Sociétés Parisiennes. Deux autres conservèrent des Japy dans leur Conseil d'Administration : la Société d'Equipement Japy à Fesches-le-Châtel (Doubs), fabriquant des articles ménagers émaillés et galvanisés (où une part importante du capital demeure familial) et la Visserie-Boulonnerie de l'Isle-sur-le-Doubs ; là, les capitaux familiaux Japy ne sont plus, du reste, majoritaires depuis l'association avec Sidebo de Delle, mais il s'agit d'un groupement de capitaux régionaux, échappant encore à l'emprise parisienne.

Cependant, un certain équilibre industriel se maintenait avant 1939. Les usines textiles avaient autant d'importance que les usines métallurgiques. Ces dernières étaient très diversifiées, à tel point que les usines d'outillages et de cycles étaient aussi importantes que les usines d'automobiles dans le Groupe Peugeot en 1929. Si l'activité s'est déjà rétractée sur quelques grands centres et si le règne des « usines tentaculaires » selon la forte expression d'A. Gibert, a commencé en 1929, celles-ci ne sont pas encore monopolisatrices de l'activité économique. Même les grandes usines s'équilibrent par un nombre assez identique d'ouvriers, près de 10 000 chez Peugeot (Sochaux), près de 7 000 sont occupés autour de Beaucourt par Japy : l'Alsthom emploie à Belfort plus de 7 000 ouvriers.

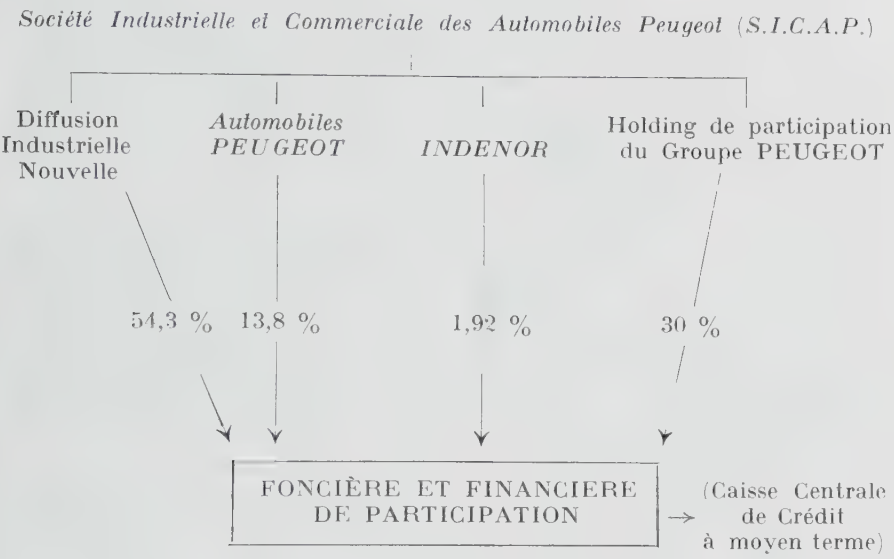
c) *Les effets géographiques du haut niveau de concentration financière :*

Depuis 1950, la concentration financière a précédé ou a suivi, selon les cas, la concentration technique, mais elle a enlevé à la Région le contrôle de ses principales affaires, à quelques exceptions près. Cette « révolution économique », avec prise en charge parisienne, a eu pour effet de mettre cette région dans la dépendance étroite de Paris.

Les trois plus grosses affaires régionales (Peugeot et Alsthom) échappent désormais au contrôle des Banques de l'Est (Crédit Industriel d'Alsace et de Lorraine, Société Générale Alsacienne de Banques, Banque Populaire de Franche-Comté, etc.). Celles-ci doivent se contenter de gérer les intérêts d'une clientèle de petits industriels du textile et de la métallurgie, ainsi que de l'horlogerie nord-franc-comtoise.

De son côté, brassant une masse de capitaux considérables, grâce au succès des modèles construits en série de 1929 à 1939, le Groupe Peugeot, rendu prudent par l'aventure du Groupe Japy, a constitué une véritable banque personnelle, la « Foncière et Financière de Participation ». Celle-ci est alimentée à fonds communs par les diverses Sociétés Peugeot.

Voici l'organigramme du Groupe PEUGEOT AUTOMOBILES d'après l'*Opinion Economique et Financière,* 26 novembre 1964 :



Par contre, les « investisseurs officiels » (Banques, Assurances, Sociétés de Portefeuilles et d'Investissements) ne participent que pour 5 % au capital social des Automobiles PEUGEOT en fin 1964 ; c'est-à-dire que les Sociétés PEUGEOT échappent complètement au contrôle de ces invertisseurs et conservent habilement une très grande liberté de manœuvre ; les capitaux régionaux de PEUGEOT se sont investis, au contraire, non seulement dans de petites affaires de la Porte d'Alsace, qui sont devenues sous-traitantes, par exemple, la Société Mécanique du Haut-Rhin (66,48 %), la S.E.M.A.S. implantée à Hérimoncourt (20,70 %), mais surtout pour des parts plus ou moins minoritaires dans les affaires d'un grand nombre de sous-traitants et de Sociétés Immobilières de France. La Société des Automobiles PEUGEOT est devenue une affaire nationale.

Pour la Région, sa puissance financière est telle qu'elle a pratiquement stoppé depuis dix ans tout investissement industriel à proximité. ALSTHOM s'est maintenu à Belfort en raison du caractère particulier de ses fabrications électromécaniques, qui ne sont l'objet d'aucune concurrence régionale.

Depuis dix ans (1955-1965), le solde des emplois supplémentaires est pratiquement le fait de la seule entreprise des Automobiles PEUGEOT (plus de 12 500 emplois) dans la zone de Belfort-Montbéliard. La firme sochalienne représentait à elle seule en 1964

32 % de l'ensemble de l'effectif industriel de la zone nord-franc-comtoise et, depuis son implantation récente à Mulhouse, elle domine de très loin les autres activités. La S.A.P., devenue la S.I.C.A.P. (Société Industrielle et Commerciale des Automobiles Peugeot) est le premier constructeur d'immeubles de toute la région de l'Est par le canal de la Société Immobilière et Financière de l'Est (S.I.F.E.) et le Comptoir Régional du Logement (C.R.L.). Mieux même, la Société Peugeot, contrôlant à 93,7 % le « Ravitaillement de Sochaux » (en abrégé : le RAVI), est devenue le premier commerçant de la zone de Montbéliard, pesant ainsi sur les prix commerciaux.

Cette concentration, il faut le souligner, est le phénomène majeur de la vie économique régionale depuis dix ans : ce mouvement débute vers 1954 ; jusque-là, avec un effectif de 11 400 ouvriers en 1954, soit moins qu'en 1937 (12 720), Peugeot n'était pas vraiment un géant. En dix ans le personnel a doublé, passant de 13 500 à 24 300 en 1964, ceci grâce à une ponction considérable effectuée parmi les ouvriers du textile en difficulté, et ceux des petites fonderies déclinantes, ainsi que parmi les agriculteurs de Haute-Saône et du Haut-Rhin.

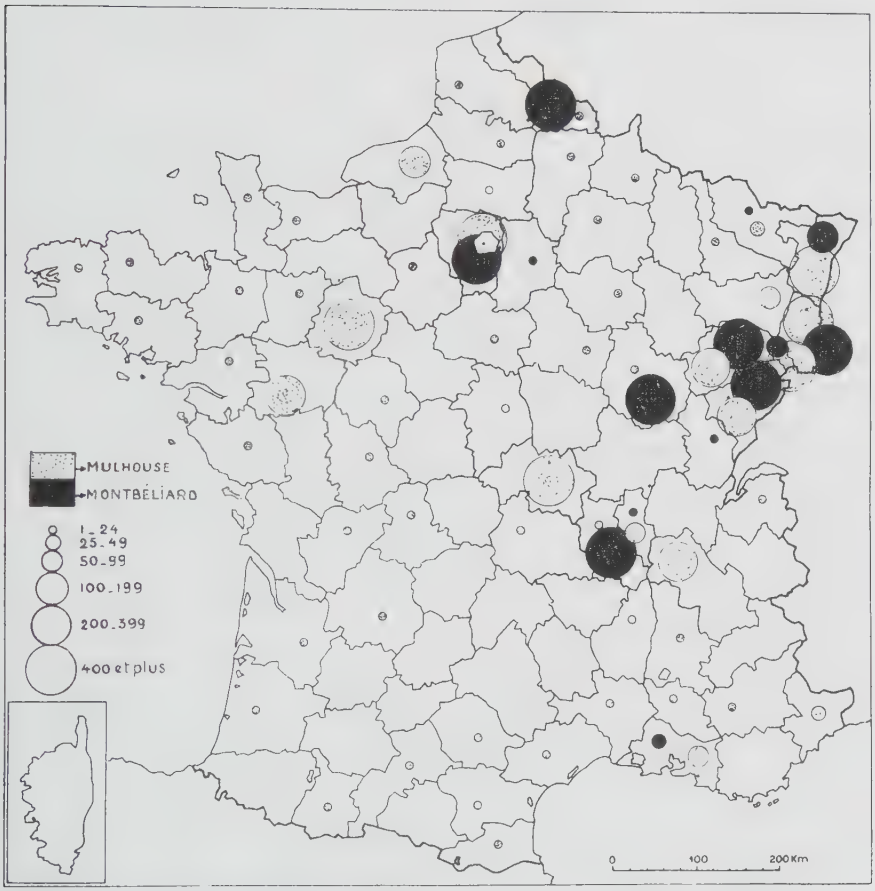
d) *La concentration progressive des Sièges Sociaux et Commerciaux à Paris :*

Désormais, les Sociétés les plus puissantes et les plus déterminantes de l'activité de la Porte ont toutes leur Siège Social à Paris (la S. A. Peugeot, l'Alsthom, la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (S.A.C.M.), Forges et Société de Chauffage d'Audincourt, les divers établissements qui portent encore le nom de Japy). Seules, et pour satisfaire à une tradition, quelques usines du Groupe Peugeot ont encore leur Siège Social dans le Pays de Montbéliard : Peugeot et Cie à Audincourt, les Cycles Peugeot à Valentigney, Peugeot-Japy et Cie à Audincourt, mais leurs bureaux administratifs et commerciaux sont concentrés dans l'agglomération parisienne. Cette évolution prouve une dépendance de ces entreprises vis-à-vis du centre d'affaires parisien qui les met désormais à l'écart des influences bernoises et bâloises, si importantes au XVIII[e] siècle et même encore au XIX[e] siècle. L'activité industrielle de la Porte d'Alsace est ainsi de plus en plus étroitement subordonnée aux intérêts des hommes d'affaires parisiens.

Le principe qui préside à cette concentration d'ordre technique, autant que financier, est l'organisation de Société de Holding (39). Un exemple très remarquable est le cas du Groupe Japy

(39) Société de placement de fonds, qui a théoriquement pour objet la gestion d'un portefeuille de valeurs mobilières, industrielles ou commerciales. - Holding Trust ou Investment Trust, Société Anonyme qui contrôle, grâce à ses participations financières, un groupe d'entreprises de même nature, entre lesquelles elle crée une véritable communauté d'intérêts.

dans lequel la Banque Worms de Paris possède 53 % du capital et détient une position majoritaire dans les divers Conseils d'Administration issus de l'ancienne affaire Japy Frères. La Compagnie des For-



Nombre de salariés de chaque département dans des succursales d'entreprises dont le siège est situé dans les agglomérations de Mulhouse et de Montbéliard. (d'après P. LE FILLATRE, juillet 1963).

ges d'Audincourt coiffe maintenant trois Sociétés et échappe pratiquement (à 90 %) aux Banques de Montbéliard. La Société de Construction de Matériel d'Alimentation, qui a une usine à Arbouans (225 ouvriers en 1967), fait partie du Groupe Pont-à-Mousson et dépend également des capitaux parisiens. Toute grande Société est le plus souvent le résultat d'un regroupement : par

exemple, la Cotonnière d'Héricourt contrôle à elle seule 25 % de la production cotonnière de la Porte d'Alsace : or, c'est un groupe d'usines contrôlé lui-même par la Société « Textil » de Paris appartenant au puissant holding Gillet-Thaon.

De la sorte, les deux tiers du personnel employé dans la zone industrielle de Belfort-Montbéliard dépendent d'entreprises à sièges parisiens. On assiste à la migration lente mais constante des sièges sociaux et commerciaux.

Dans le cadre des entreprises appartenant à l'Association Industrielle de Belfort-Montbéliard, Haute-Saône, on comptait en 1963 : 14 sièges sociaux et 18 sièges commerciaux parisiens, on en compte respectivement 22 et 23 en 1967. Sans doute, beaucoup de petites usines ont-elles officiellement des sièges domiciliés dans la région, mais leur « poids économique » est faible. La zone de Luxeuil a moins de sièges sociaux parisiens que le secteur de Belfort ; la zone de Mulhouse est beaucoup plus autonome encore, malgré une évolution parallèle. L'examen de la liste des entreprises, énumérées dans le Kompass, permet de constater que la plupart des sièges sociaux des entreprises industrielles sont localisés à Mulhouse même. Seuls, sept sièges sociaux sont extérieurs, dont six à Paris et un à Dijon, mais il s'agit aussi des entreprises à la fois les plus importantes et les plus anciennes. Pour la plus grande entreprise, son siège social est mulhousien et doublé d'un siège administratif parisien, ce qui est très révélateur de l'évolution générale. Les capitaux des grandes usines sont, pour la plupart, extérieurs à la région (Paris ou Nord) et appartiennent à des holdings nationaux.

Sans doute, Mulhouse conserve-t-elle un pouvoir de commandement nettement supérieur à ceux de Belfort et de Montbéliard dans la direction des entreprises industrielles régionales. Mais ce pouvoir est bien relatif. Trop de liens se sont tissés avec des entreprises et des capitaux parisiens, lyonnais, nordistes et helvétiques. Souvent une affaire continue à fonctionner sous une raison sociale alsacienne, bien que les capitaux investis soient d'autres origines. Les grandes entreprises locales sont désormais inféodées à des holdings de caractère national. Du reste, cette situation n'est pas spécifique de cette région. Le maintien durant de longues années de multiples entreprises à capitaux familiaux n'est plus valable dans le cadre concurrentiel européen. Une dimension nouvelle a été introduite par l'instauration progressive du Marché Commun. Les structures industrielles sont ainsi contraintes de se renouveler très vite. Il ne se passe pas de mois sans que l'on entende parler dans la région de la Porte d'Alsace d'association, de fusion, d'absorption. De la sorte, les entreprises acquièrent une plus grande envergure dans le cadre régional : aux intégrations capitalistes et techniques répondent de nouveaux impératifs spatiaux pour les grandes usines.

Ce renouvellement des structures et des espaces industrialisés s'inscrit dans le cadre d'un réaménagement régional. Il introduit parfois des disparités importantes entre les secteurs de production. Ces disparités ont des résonances humaines qui retiendront toute notre attention.

DEUXIÈME PARTIE

LES STRUCTURES INDUSTRIELLES ACTUELLES ET LEUR COMPORTEMENT GEOGRAPHIQUE REGIONAL NATIONAL ET INTERNATIONAL

Dans la seconde décennie du xx[e] siècle, un certain nombre d'industries de la Porte d'Alsace ont atteint une croissance telle que leur taille et leur envergure justifient « un comportement géographique » (1) qui remet en cause l'organisation de l'espace régional établi sur un équilibre fondé sur deux siècles d'histoire industrielle. La concentration des principales industries entraîne des changements de structure dont les répercussions sont grandes sur la vie régionale. Les disparités entre les secteurs régionaux se sont accrues depuis 1955. Il est donc apparu nécessaire d'arriver à connaître ce comportement industriel à travers les zones d'activité et les grandes branches, en les situant également par rapport à la moyenne régionale de la Porte d'Alsace et la moyenne nationale de leur branche d'activité, ce qui implique à la fois une étude des structures et des tendances.

Méthode et problèmes de recherche :

La méthode retenue consiste à décrire l'inégale adaptation des zones industrielles en comparant l'évolution depuis quinze ans des secteurs et des branches, d'après les renseignements statistiques fournis par l'I.N.S.E.E., la Mission Régionale Franche-Comté-Alsace, les statistiques du C.A.H.R. (Comité d'Action Haut-Rhinois), et de l'Association Industrielle Belfort-Montbéliard-Haute-Saône. Il a été tenu compte également des travaux des géographes des Facultés de Strasbourg et de Besançon (D.E.S. et articles de revues dont la liste est donnée dans la bibliographie générale).

Après une définition des sous-régions industrielles distinguées, il a été décidé de grouper les industries régionales selon leurs affinités et selon leur importance, tant à la fois sur le plan de l'investissement, du rayonnement et de l'emploi ; ce classement, peut-être, quelque peu arbitraire, a donné lieu au groupement en trois catégories :

— les grands constructeurs mécaniques, au nombre de cinq, qui sont l'objet d'une monographie détaillée et d'une comparaison selon le type de structure et d'envergure nationale et internationale ; à leur propos, les liens capitalistes, techniques et commerciaux ont été recherchés avec le plus d'exactitude possible, sans trahir des secrets ;

— les industries dites lourdes, c'est-à-dire fournissant des matières premières et des produits semi-élaborés, en partie aux

---

(1) Jean Labasse, « Le comportement géographique des industries ». *L'Organisation de l'Espace. Eléments de géographie volontaire*, p. 195, Paris, Hartmann, 1966, 605 pages.

autres industries régionales, en partie aux marchés national et international ; ce sont, dans l'ensemble, des industries liées aux ressources naturelles régionales, d'une part, et au développement industriel et urbain, d'autre part : potasse et produits chimiques, cimenteries et matériaux de construction, fonderies et forges très spécialisées et autonomes, par rapport à celles détenues par les grands constructeurs mécaniques ;

— les industries de transformation de vieille implantation, survivant en marge des deux premiers groupes, mais subissant tant mal que bien leur poids psychologique, sociologique et économique dans la Région de la Porte de Bourgogne et d'Alsace : industries du bois, horlogerie industrielle, surtout textiles ; elles ont un comportement régional et une vocation spécifique qu'il est possible de maintenir par un renouvellement profond des structures et une concentration des capitaux et des techniques.

La recherche essentielle consiste à saisir les liens créés par les concentrations et le réseau des filiations financières. Le volume du S.E.V. paru en 1966 sur les Participations Financières des Entreprises cotées en Bourse, a permis cette étude pour les grandes affaires.

Par les bilans et les comptes d'exploitation, que toutes les Entreprises ont bien voulu fournir, il a été possible de comprendre la politique suivie par l'usine d'après l'évolution des postes « immobilisations » et surtout « amortissements ». Des renseignements économiques, notamment le chiffre d'affaires et parfois les superficies industrielles, sont également fournis ainsi que les participations dans diverses filiales importantes.

L'importance des amortissements comparés sur plusieurs années, tend à prouver une politique de renouvellement du matériel, bien qu'il faille se défier d'amortissements fiscaux qui sont souvent loin de correspondre aux amortissements réels étalés sur une plus longue période. Il est également possible, pour le géographe, de situer l'entreprise par rapport aux homologues nationaux moyens, (mais avec beaucoup de prudence) d'après l'importance du capital et du chiffre d'affaires.

L'Association Industrielle de Belfort-Montbéliard a édité, en 1963 et en 1967, un annuaire fournissant pour ses adhérents (la quasi totalité des affaires importantes de la Porte d'Alsace, moins la zone du Haut-Rhin), l'importance du capital social, les superficies d'usines, le nombre des ouvriers, la nature des fabrications, les adresses des sièges sociaux et commerciaux, les lieux d'implantation des usines.

De même, la Société Générale Alsacienne de Banque à Strasbourg édite un annuaire des sociétés, utile pour l'étude des capitaux. Le C.A.H.R. (Comité d'Action Economique Haut-Rhinois) à Mulhouse nous a fourni les listes des entreprises disparues et de celles installées depuis 1954 avec l'activité et le nombre d'emplois.

Enfin, le KOMPASS a permis de relever toutes les activités industrielles et commerciales de la Porte d'Alsace, dont la liste est fournie dans son Annuaire.

Il est indispensable également de consulter le fichier I.N.S.E.E. (Etats 1 024) fournissant la liste des Etablissements Industriels et Commerciaux par cantons et communes (industries classées en 19 groupes d'activité). L'Administration de l'I.N.S.E.E. se refuse, par contre, à communiquer les Etats nominaux par Entreprises. Dans ce cas, seules les enquêtes orales personnelles ont été fructueuses et nous tenons à remercier les Directions des diverses entreprises régionales qui nous ont très libéralement fourni des renseignements précis concernant le personnel, les superficies d'usines, la structure des Groupes, les capitaux investis. D'autres renseignements ont été recueillis auprès des dirigeants syndicaux régionaux (notamment C.F.D.T. et C.G.T.), auprès des Directions Régionales du Travail et de la Main-d'Œuvre, qui ont très largement mis leur fichier à notre disposition. Il a été possible, par exemple, de situer les entreprises dans chaque branche d'activité sur le plan salarial par rapport au salaire moyen départemental, ce qui permet de comprendre certaines mutations interentreprises et interrégionales.

Les flux de capitaux externes qui commandent de plus en plus les activités de la Porte d'Alsace, ont été très difficiles à jauger. Les rapports de la Banque de France et des autres Banques en relation avec la Région ont permis une évaluation relativement valable de ces flux ; la discrétion est évidemment de règle sur leur personnalisation ; cependant, en tenant compte du siège social et de l'origine des administrateurs, il est possible de détecter leur origine, mais non leur volume. La part des investissements étrangers dans la Porte d'Alsace est encore apparemment très faible. Il serait évidemment très intéressant de l'évaluer ; mais le secret est bien gardé du côté des banques bâloises ou bernoises pourvoyeuses de fonds, surtout pour les industries frontalières, relevant de capitaux suisses, à Saint-Louis et à Delle.

C'est pourquoi, l'étude des investissements présente malheureusement bien des lacunes, dont nous sommes très conscients. Pour les géographes, la recherche en géographie industrielle demeurera difficile aussi longtemps qu'il leur sera impossible d'établir pour chaque entreprise une fiche signalétique complète, faisant état des diverses parts de capital, en fonction de leurs origines et de leur volume, (leurs variations entraînant parfois des changements profonds de structure et des déséquilibres dans les secteurs industriels régionaux). Cette fiche permettrait de connaître les véritables flux de capitaux industriels vers la région étudiée ou, au contraire, l'exode de ces flux.

Il en est de même pour ce qui concerne l'histoire économique et financière précise des entreprises étudiées. Telle entreprise avait accepté de permettre l'accès à ses archives familiales ; malheureusement, une reconcentration avait amené à les déposer un mois

auparavant aux Archives Départementales. Malgré une lettre d'introduction nommément signée par les Directeurs de l'Entreprise, l'accès à ces sources, pourtant indispensables, n'a pas été possible, au nom du règlement légal qui veut que la communication de toute pièce d'archives soit interdite pour toute pièce postérieure à 1921.

Il a été également nécessaire de contrôler les renseignements statistiques à plusieurs sources différentes. Les écarts sont parfois grands entre les statistiques I.N.S.E.E., celles des Directions Départementales du Travail, de la Sécurité Sociale et des Caisses d'Allocations Familiales. Les chiffres donnés sont donc plus valables par les ordres de grandeur comparatifs que par leur précision. En particulier, la définition des O.P. (Ouvriers professionnels) et O.S. (Ouvriers spécialisés plus ou moins qualifiés) est bien différente dans la Métallurgie, les Usines Chimiques et le Textile. Tel ouvrier, qualifié O.P. pour les uns, est en fait un O.S. Les chiffres et qualifications fournis par les enquêtes orales auprès des grandes entreprises ont été considérés comme valables, parce qu'émanant de la Direction du Personnel, mais ils ne sont comparables qu'à l'intérieur d'une même branche d'activité.

En outre, les progrès de l'automatisation sont tels que ce qui compte aujourd'hui pour définir une entreprise dans l'espace régional, c'est l'importance de sa superficie couverte et non couverte et le volume des investissements consacrés aux bâtiments et au matériel. Une entreprise comme la Fabrique de Produits Chimiques de Thann, aux investissements considérables et au chiffre d'affaires très élevé, a une importance comparable, avec beaucoup moins de personnel cependant, aux Mines de Potasse et aux Usines Peugeot. La valeur comparable essentielle à déterminer est la « valeur ajoutée » ; mais il est très difficile d'obtenir ce renseignement, car il peut renseigner les concurrents, dans le Marché Commun et ailleurs, sur le degré de compétitivité de l'Entreprise. On se heurte là à l'un de ces secrets qu'il serait pourtant utile de percer, pour évaluer avec exactitude le véritable comportement géographique des industries et leur position réelle dans la croissance régionale et nationale.

CHAPITRE PREMIER

LES DISPARITÉS DE CROISSANCE DANS L'ÉVOLUTION DES ZONES INDUSTRIELLES ET URBAINES

Le haut niveau de concentration des affaires et des entreprises et la localisation à Paris de la majorité des sièges sociaux et commerciaux des établissements importants ont dû avoir des effets géographiques sensibles sur les zones industrielles et le comportement des industries. Nous allons tenter de brosser un tableau de ces mutations, d'évaluer les disparités de croissance selon les secteurs, de comprendre les réactions et les adaptations, parfois aussi les reconversions, qui se sont produites dans les petites et moyennes entreprises, de situer enfin le comportement des pôles de croissance industrielle majeure.

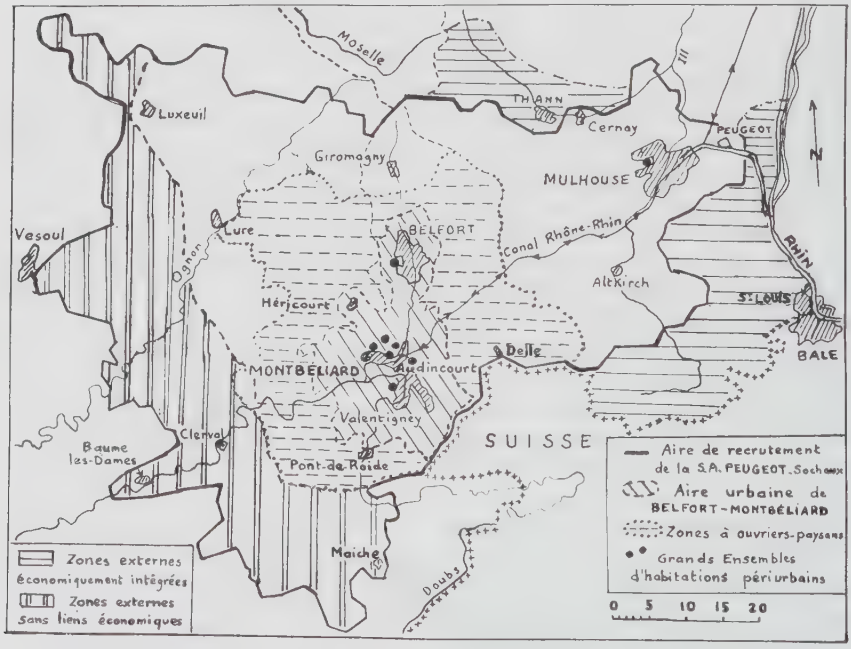
Puisque les disparités sont la conséquence du monolithisme industriel qui s'est instauré, il a été décidé de choisir pour limites, l'aire où s'exerce directement l'attraction des usines d'automobiles PEUGEOT, à la fois l'aire de recrutement journalier du personnel et l'aire de sous-traitance régionale. Cette attraction se limite vers l'Ouest à la région de Luxeuil, mais elle s'étend aussi jusqu'à Vesoul où se trouve des magasins de pièces détachées pour PEUGEOT.

Vers l'Est, l'aire d'attraction englobe la zone de Mulhouse, où s'est installée une usine annexe de celle de Sochaux et au port rhénan voisin d'Ottmarsheim-Chalampé. Elle s'étend jusqu'à Saint-Louis, faubourg français de Bâle, où une usine sous-traitante appartenant à PEUGEOT est implantée. Les mines de Bassin Potassique, réservoir potentiel de main-d'œuvre pour l'usine PEUGEOT de Mulhouse-Ile Napoléon, sont également à intégrer.

La zone de Thann a également des liens étroits avec celle de Belfort-Montbéliard, fournissant, par exemple, des matières premières chimiques à l'usine JAPY de Fesches-le-Châtel, au Nord-Est de Montbéliard.

Les autres limites de cette aire d'attraction sont naturelles : la barrière vosgienne, au Nord, comme celle du Jura, au Sud, par le Lomont et le Jura de Ferrette sont très marquées, surtout durant l'enneigement hiverval. L'aire d'attraction se limite à l'Isle-sur-le-Doubs, à Saint-Hippolyte, à Delle et à Ferrette où des entreprises sont sous-traitantes des grandes usines PEUGEOT et ALSTHOM.

La concentration a rendu marginales les vallées vosgiennes qui connaissent maintenant une crise de l'emploi et effectuent tant bien que mal leur reconversion industrielle. Les vallées sundgauviennes souffrent des insuffisances de l'industrialisation. Au contraire, la frontière, source d'échanges favorise le dynamisme industriel des zones de Delle et de St-Louis. Mais les grands bénéficiaires sont le pôle de croissance de Belfort-Montbéliard et l'agglomération industrielle de Mulhouse. L'étude de cette disparité croissante va être l'objet de ce chapitre.



Les limites régionales en fonction des liens économiques et de l'emprise d'une grande usine fortement polarisante.

I. — CRISE ET RECONVERSION PARTIELLE DES VALLÉES INDUSTRIELLES VOSGIENNES ET SOUS-VOSGIENNES.

Le visiteur qui emprunte les routes de Haute-Saône orientale a son attention retenue par le grand nombre de petites usines, qui parsèment toutes les vallées. Il n'est pas un village, il n'est pas un hameau dans les vallées qui n'ait ses usines. La plupart fonctionnent dans des bâtiments anciens, parfois bien vétustes. Certaines

installations sont aujourd'hui abandonnées ; l'observateur est très frappé par la fréquence des ruines industrielles, qui viennent s'ajouter au dépeuplement des vieilles cités ouvrières aux maisons peu accueillantes et même misérables. Sans doute, les ruines les plus spectaculaires sont-elles les bâtiments des mines de Ronchamp ; mais çà et là, surgit au détour de la route une petite usine délaissée aux vitres brisées, au matériel rouillé, aux cités désertes. Ces vallées vosgiennes offrent, très souvent, cette vision désolante du marasme industriel, qu'a connue depuis deux décennies la partie nord-orientale du département de la Haute-Saône, en partie également, la zone vosgienne du Territoire de Belfort et du Haut-Rhin.

Très précocement industrialisées, ayant même bénéficié de l'exode partiel du textile mulhousien après 1871, ces vallées connaissent aujourd'hui un déphasage notoire par rapport à l'essor extraordinaire du centre de la Porte d'Alsace.

La majorité de la population a encore de profondes attaches rurales (2) et les ouvriers-paysans sont encore nombreux. La plupart se sont fixés à proximité des petites usines presque toujours dans le fond des vallées.

La vocation industrielle est sans nul doute très ancienne dans ces vallées (XV[e] siècle ?). La rigueur du climat hivernal, la pauvreté des sols argileux d'origine glaciaire ou des sols détritiques des fonds et des versants ont incité les paysans à se tourner précocement vers l'exploitation des mines, les industries métallurgiques, la broderie, le meuble.

Les vallées sont inégalement industrialisées ; certaines ont connu plus que d'autres la crise industrielle, parce que leur vocation était plus textile que métallurgique. La crise du textile cotonnier a provoqué le départ des entreprises ou leur reconversion. Les vallées vosgiennes de Haute-Saône ont été plus tardivement touchées par cette crise que celles du Territoire et du Haut-Rhin sous l'influence plus directe du textile mulhousien. C'est pourquoi la situation est fort différente d'une vallée à l'autre.

1) *Evolution et reconversion partielle des usines dans les vallées vosgiennes de l'arrondissement de Lure :*

Bien que périphériques, ces vallées sont dans l'aire d'attraction des usines Peugeot et Alsthom de Montbéliard et de Belfort et leur évolution est commandée par les possibilités de survie d'industries locales, compte tenu de l'importante ponction de main-d'œuvre

(2) Voir à ce sujet A. Perrier, « L'évolution industrielle des vallées vosgiennes de la Haute-Saône ». *Annales de Géographie*, 1928, pp. 272-277.

réalisée par ces grandes usines. D'Ouest en Est les vallées se sont inégalement reconverties (3).

Dans la vallée du Breuchin (canton de Faucogney), deux tissages et une filature-tissage ont disparu. Le tissage de Raddon a été repris par la Société Battenfeld, S.A. (Allemande) qui construit des machines pour la transformation des matières plastiques et du caoutchouc et n'emploie que 28 ouvriers sur 15 000 m² ! Le tissage Dreyer à Faucogney s'est également reconverti. Le tissage Forel à Breuchotte est arrêté ; le tissage d'Amage, et celui de Sainte-Marie-en-Chanois sont arrêtés et se sont transformés en usines de matières plastiques. Seule, la filature-tissage de la Longine, qui emploie plus de 300 personnes se maintenait en 1967, mais le propriétaire cherchait à vendre.

Au Plain de Corravillers en 1966 une usine de taillanderie et une usine de tissage étaient en difficulté (92 ouvriers). Les petites fonderies, dont les cheminées faisaient en quelque sorte partie du paysage, ont toutes disparues. Cependant, en rapport avec le développement de l'industrie automobile dans la région, Amage possède un petit atelier de carrosserie et un autre de polissage ; ; un atelier d'outillage existe également à Corravillers. A Faucogney s'est créée une fabrique de casseroles en aluminium, qui a pris, en 1966, un bon départ et se développe. De même, ont une activité croissante deux fabriques de mobilier scolaire : les Etablissements Delagrave à la Corveraine et l'Entreprise Lalloz à Froideconche : mais les commandes hors de la région sont faibles. En fait, l'essentiel de la main-d'œuvre va désormais travailler à Luxeuil, à Saint-Sauveur et à Fontaine-lès-Luxeuil où se trouve un noyau industriel plus actif avec dix fonderies (industrie traditionnelle de la région), dix-sept petites usines textiles, totalisant en 1966 plus d'un millier d'ouvriers (près de 1 100).

Malgré des industries assez somnolentes, dans l'ensemble, il n'y a pas de problème de chômage : une cinquantaine d'ouvriers vont chaque jour de Raddon et de Froideconche travailler à Sochaux, ainsi que plus d'une centaine (113 en octobre 1966) de l'agglomération de Luxeuil. Aussi, une véritable compétition s'est-elle instaurée entre les petites entreprises de ce secteur et la grande firme sochalienne.

Les industries saisonnières, notamment les féculeries de la vallée de la Lanterne, au sud-sud-ouest de Luxeuil, ont pratiquement cessé d'exister (sauf à Baudoncourt). A Conflans-sur-Lanterne, le tissage George a été vendu à une firme sous-traitante de Peugeot,

(3) La majorité des renseignements nous ont été fournis par le fichier « Entreprises industrielles » de l'I.N.S.E.E. (D. R. Dijon) et des enquêtes personnelles, particulièrement auprès de M. P. Rouleau, Président du Comité d'Expension de la Haute-Saône, industriel à Fontaine-lès-Luxeuil.

la Maglum de Ronchamp, qui y travaille le plastique pour les automobiles fabriquées à Sochaux. A Merseray, existe un important chantier de dragage et de préfabrication, en rapport avec le développement de la Construction dans la Porte d'Alsace. Si à Faverney le tissage a fermé ses portes, l'usine de galvano-plastie Laurent et la Scierie ont une bonne activité. Les importantes Forges et Tréfileries de Conflandey, au confluent de la Lanterne et de la Saône, demeurent prospères avec leur spécialité de fils pour agrafage et plus de 460 ouvriers en 1966-1967, dans 21 500 m² de surface couverte.

La vallée de la Semouse a connu depuis dix ans une remarquable reconversion des antiques forges. A La Chaudeau, près d'Aillevillers, l'usine Megnin pratique le décolletage de précision ; à la Branleure, se développe un chantier de pré-fabrication pour le bâtiment, à capitaux franco-suisses. A Aillevillers, les usines Tramico ont remplacé l'ancienne formerie Renand par les pièces détachées de mécanique. Une usine de déroulage du bois s'y développe également. Cependant, le seul véritable centre industriel original est Saint-Loup-sur-Semouse, spécialiste des meubles courants et des meubles de style ; la fabrication, répartie entre six usines, fait vivre plus de 950 ouvriers spécialistes. A eux seuls, les Etablissements Parisot dépassent les huit cents salariés et sont en relation suivie avec les Grands Magasins Parisiens et Nancéens (4). Ceci n'empêche pas six établissements textiles de donner du travail à plus de cinq cents personnes (ouvrières-main et sur machines), mais les entreprises de broderie-main comme à Aillevillers, malgré leur réputation, ne sont pas en expansion. A la place de deux fonderies, Saint-Loup développe une usine de chaudronnerie (ESAC), qui emploie une centaine d'ouvriers sur 3 000 m², fabriquant des cuves et radiateurs pour transformateurs électriques, toute chaudronnerie sur plans (notamment pour les usines de Belfort) et du matériel agricole. Il existe également une fabrique de machines à mouler et une usine de constructions mécaniques. Ce centre frappe le visiteur par la densité de ses établissements industriels, dont les bâtiments, même les plus vétustes, ont été rénovés. Saint-Loup doit à sa position périphérique de ne pas connaître une trop grande fuite de main-d'œuvre vers Sochaux, distant de 70 km.

Dix ouvriers seulement étaient transportés quotidiennement vers les usines Peugeot en 1966. Là vient donc mourir l'attraction du pôle montbéliardais.

A l'Est de Saint-Loup, à Corbenay, se maintiennent et se développent une tréfilerie, trois usines de mécanique et, notamment, la Société Métallurgique de Corbenay, spécialiste de décapage et d'em-

(4) Sur cette question de la fabrication des meubles en Haute-Saône, consulter la thèse de Mlle Paule Garenc, *L'Industrie du Meuble en France*, Thèse, Paris, 1958.

boutissage, de pièces pour automobiles et sous-traitantes des Automobiles Peugeot, qui emploie 75 ouvriers. A côté subsiste un atelier de broderie mécanique. Dans la haute vallée de la Semouse prospèrent plusieurs usines à Fougerolles, célèbre par sa dizaine de distilleries ; là s'y est implantée l'une des plus grosses affaires de constructions mécaniques de Haute-Saône, avec quatre cents salariés. Fontaine-lès-Luxeuil détient aussi l'une des plus importantes papeteries-tuberies de l'Est français, employant plus de 260 personnes, en 1966. C'est également la principale affaire de fonderie de pièces en alliages cuivreux et en alliages d'aluminium de la Porte d'Alsace.

Cette recherche acharnée de la spécialisation a permis à ces entreprises moyennes, et pour la plupart familiales, de survivre. Il faut noter cependant, qu'hormis l'industrie du meuble et les distilleries de kirsch, beaucoup d'entreprises sont plus ou moins dans la sous-traitance de la construction automobile ou des usines d'électromécaniques du cœur de la Porte d'Alsace. La disparition presque totale des petites et vieilles usines textiles n'a guère entraîné d'exode dans ce secteur ; car d'autres industries se sont installées, il est vrai fort timidement (dans la vallée du Breuchin les gains n'ont été depuis dix ans que de cinquante emplois nouveaux !). La tréfilerie, spécialité de Fontaine-lès-Luxeuil, Corbenay et Aillevillers, a connu ces dernières années de grosses difficultés pour survivre :

« Le tonnage variable selon les mois de l'année, des stocks trop importants, un matériel insuffisamment renouvelé par suite de l'insuffisance du crédit, une concurrence difficile à soutenir, constitent autant de problèmes auxquels se heurtent les tréfileurs » (5).

L'industrie du meuble connaît également une situation assez périlleuse, exigeant des dirigeants une grande souplesse d'adaptation. L'activité de cette industrie est gênée par l'évolution des goûts de la clientèle et l'extrême difficulté de recrutement du personnel qualifié, notamment sculpteurs et monteurs :

« L'usine la plus importante de Saint-Loup-sur-Semouse fabrique de 600 à 1 000 pièces par jour. Le plein emploi du matériel est obtenu grâce à une production normalisée en grande série. Les modèles sont conçus en fonction d'un nombre restreint de panneaux standard. Deux cents modèles de salles à manger et de chambres à coucher, à la portée des budgets moyens, sont proposés à la clientèle par l'intermédiaire de grands magasins parisiens qui vendent sur catalogue, et des magasins à succursales multiples. »

« L'originalité de l'entreprise dans le contexte régional se marque par son approvisionnement en matières premières : 20 %

(5) J. Mercier, « Les industries de l'arrondissement de Lure ». *Cahiers de Géographie de Besançon*, n° 11 et *Economie et Réalités franc-comtoises*, avril 1965, p. 104.

seulement des bois utilisés sont d'origine locale. Les matières plastiques entrent de plus en plus dans la fabrication » (6).

A ceci s'ajoute l'implantation récente de l'industrie du meuble scolaire à la Corveraine (commune de Froideconche) et à Saint-Sauveur-lès-Luxeuil. Cet essor explique aussi le maintien et le développement de l'industrie textile à Saint-Loup et à Fougerolles, parce que les filatures sont sûres de trouver sur place une main-d'œuvre féminine abondante, qui travaille souvent pour compléter le salaire familial.

Plus à l'Est, les vallées de l'Ognon et du Rahin connaissent une situation moins favorable dans l'ensemble, bien que comptant les principales usines de l'arrondissement de Lure. Dans la vallée de l'Ognon, les usines sont également échelonnées sur les deux rives, souvent à l'écart du village ou du bourg, pour disposer du maximum de place (deux usines de décolletage et visserie-boulonnerie s'étendent chacune sur plus de 4 ha.). Les établissements sont généralement implantés à proximité de la rivière, et, souvent au débouché d'une vallée affluente suspendue. La topographie d'origine glaciaire, plus marquée que dans la vallée du Breuchin favorise ce genre d'implantation, par exemple, le tissage de Belonchamp au pied de la gorge de raccordement du Raddon, le tissage du Haut-du-Them au pied du verrou, de même celui de Servance (faubourg de Recelaxert). Ce sont des industries dites de « main-d'œuvre » : la densité des postes de travail est de 100 à 150 à l'hectare ! Ces entreprises textiles sont en pleine phase de reconversion : le tissage de Mélisey a fermé ses portes, celui de Belonchamp a perdu la moitié de ses effectifs entre 1952 et 1965, celui de Fresse également, ceux de Ternuay et de Servance ont disparu (remplacés par les usines Madec), celui du Haut-du-Them a fermé en novembre 1967. Neuf cents emplois environ ont été supprimés dans le textile et cinq usines ont fermé ou se sont reconverties depuis 1952. On a pu reconvertir sur place cinq cents personnes environ, mais les autres ont dû chercher du travail ailleurs et notamment aux usines Peugeot de Sochaux.

La situation n'est cependant pas désespérée. Dans la vallée du Rahin, où les mines de Ronchamp avaient fermé leurs portes en 1958, 940 salariés ont été réemployés sur place. La filature de Ronchamp et le tissage de la Côte ont diminué leur personnel ; mais ils se sont spécialisés et les fabrications sont plus mécanisées. Les quatre petits bonnetiers de Plancher-Bas et de Champagney se sont trouvés depuis dix ans en position difficile et leurs usines sont condamnées. Deux ont déjà fermé leurs portes ; car, ils sont peu adaptés aux demandes du marché et « leur clientèle est constituée essentiellement de détaillants, qui n'achètent que par très petites

(6) J. Mercier, *op. cit. Economie et Réalités franc-comtoises*, p. 117.

quantités, ce qui impose un important réseau de représentants, donc une moindre rentabilité » (7).

Les industries métallurgiques se défendent mieux, parce qu'elles participent, pour la plupart, au réseau de sous-traitance de PEUGEOT. La fabrique de sièges automobiles de Magny-Vernois, au sud de Lure, s'étale sur 3 ha, 25 et comptait fin 1966 : 480 personnes employées (8). Ronchamp détient une fonderie ayant une centaine d'ouvriers et l'usine MAGLUM (de pièces détachées) également sous-traitante, employant 700 travailleurs, est en pleine expansion. Plancher-Bas a aussi deux usines de pièces détachées groupant 325 ouvriers. L'activité la plus importante est représentée par le décolletage des barres d'acier et celui des barres de laiton. Cinq entreprises se livrent à cette production dans les vallées du Rahin et de l'Ognon. Cette implantation est récente, nécessite des outillages de haute précision et permet à de moyennes entreprises d'utiliser une main-d'œuvre libérée par les fermetures des mines de Ronchamp et de cinq usines textiles (qui ont supprimé depuis dix ans près de 2 000 emplois).

Dans la petite bourgade de Plancher-les-Mines se trouvent les productions les plus variées de décolletage-boulonnerie de la Porte d'Alsace. Les deux usines de décolletage ont une production totale annuelle évaluée à 6 200 tonnes (vis à bois, vis en laiton, vis à tête carrée, vis à métaux, écrous, serrures de bâtiments, crémones) et faisant vivre en 1966, 700 personnes. Cette branche est menacée. La tendance des entreprises est au regroupement. Les entreprises PRIQUELER et LAURENT de Plancher-les-Mines, se sont déjà regroupées. Les établissements sont anciens et disposent de peu d'espace pour se développer dans la vallée encaissée du Rahin. Le personnel, attiré par les hauts salaires sochaliens, est de plus en plus difficile à recruter et de moins en moins qualifié.

Les seules usines de décolletage, en plein essor dans cette zone, sont celles de Servance (630 ouvriers en 1966) et Ternuay (50 ouvriers) ainsi qu'une entreprise de Mélisey (390 ouvriers en 1966). Ces usines sont, en réalité, des sous-traitants : les premières, de l'industrie automobile et du bâtiment ; la seconde (associée à la S.I.D. de Delle et aux capitaux suisses) de l'automobile et des constructions de matériel électrique et électromécanique de Belfort et de Delle. L'usine de Mélisey, dont les deux activités sont le décolletage de l'acier à 80 % et de décolletage du laiton à 20 %, produit le tiers des boulons décolletés français, dans toutes les qualités d'acier : doux, demi-dur et fin. La vente en est faite à des quincaillers grossistes.

(7) J. MERCIER, *op. cit.*, p. 115.

(8) D'après le Fichier des Etablissements Industriels et Commerciaux de l'I.N.S.E.E., Direction Régionale de Bourgogne - Franche-Comté - Comté - Dijon, 1966.

Si l'on se réfère aux deux activités régionales de base : textile et métallurgie, le bilan 1953-1965 des créations et disparitions est le suivant (9) :

Vallée de :	Usines disparues	Emplois		Usines créées
		pertes	gains	
1. Semouse/Breuchin .. (cantons de Luxeuil, St-Loup, Faucogney)	Textile : 6	850	230	0
	Métallurgie : 1	49	21	2
2. Ognon ..... (cantons de Lure-Mélisey)	Textile : 4	889	0	0
	Métallurgie : 0	0	764	1
3. Rahin ..... (cantons de Champagney)	Textile : 1	118	10	0
	Métallurgie : 1	314	205	2

D'après ce tableau, il apparaît que la métallurgie a pris la relève du textile, tout spécialement dans la vallée de l'Ognon, mais les gains en emplois ne compensent pas les pertes totales, liées à la crise du textile ; ils obligent la main-d'œuvre disponible à des mouvements pendulaires quotidiens vers Sochaux, en attendant un exode définitif. La crise des vallées n'est pas terminée.

Devenue l'industrie de rénovation, de renaissance économique, la métallurgie semble connaître une assez surprenante expansion.

Le tableau suivant montre cependant de larges nuances :

1. *Semouse-Breuchin :*

1953 — Nombre d'établissements : 14 Effectif : 824
1963 — Nombre d'établissements : 15 Effectif : 845

gains d'emploi : 21

Disparition : une usine (49 emplois).
Création : deux usines (40 emplois).
Trois établissements en diminution et six en augmentation ; Création : + 5 % ; Expansion : + 18 % ; Pertes d'emplois : — 20 % ; Disparition d'entreprises : — 6 %.

1953 : 100 1963 : 103

(9) Renseignements tirés de deux rapports inédits de l'Association Industrielle de Belfort-Montbéliard-Lure, juin 1965, Chambre de Commerce et Fichier des Etablissements Industriels et Commerciaux de l'I.N.S.E.E., D.R. Dijon, 1965.

2. *Ognon :*

1953 — Nombre d'établissements : 5 Effectif : 596
1963 — Nombre d'établissements : 6 Effectif : 1360

gains d'emploi : 764
pertes d'emplois : — 8 %

Création : + 64 % ; Expansion : + 72 %.
1953 : 100 1963 : 228

3. *Rahin :*

1953 — Nombre d'établissements : 10 Effectif : 1547
1963 — Nombre d'établissements : 12 Effectif : 1752

gains d'emploi : 205

Création : + 27 % ; Expansion : + 2 % ; Pertes d'emplois : — 26 % ; Disparition d'entreprises : — 5 %.
Six établissements en diminution et un en augmentation.
1953 : 100 1963 : 103

Comparaison pour les trois vallées de la situation des Etablissements métallurgiques, selon le fichier I.N.S.E.E., à dix années d'intervalle (*Source :* I.N.S.E.E. D.R. Dijon. Fichier des Etablissements industriels et commerciaux 1953 et 1963).

En comparant ces trois résultats, il apparaît d'abord que l'expansion métallurgique est très faible dans la vallée du Rahin, médiocre dans la zone Savoureuse-Breuchin, mais qu'elle est, par contre, remarquable dans la vallée de l'Ognon. Ceci est lié à l'expansion de quatre firmes : Maglum, Madec, Bohly et le Groupe Bertrand-Faure.

Le Grouge Maglum, dont le siège social est demeuré à Sochaux, est une entreprise à capitaux d'origine régionale, mais étroitement liée à la fortune de la construction automobile. Ce Groupe réunit 1 200 salariés dans la fabrication des accessoires automobiles dans quatre usines : à Ronchamp, Gouhenans, Fallon et Conflans-sur-Lanterne.

La Société Maglum, fondée en 1923, a suivi l'ascension des Automobiles Peugeot. Elle a émigré depuis 1955 dans les bâtiments désaffectés des Houillères de Ronchamp, pour fabriquer des poignées de portes, des accoudoirs et les visières de la R8 Renault. L'usine a ensuite essaimé à travers l'arrondissement de Lure, à Fallon, où l'on fabrique des cendriers et des poignées et à Conflans-sur-Lanterne (depuis 1963) où l'on fabrique des pare-soleil. Les productions sont adaptées en utilisant de plus en plus les matières plastiques. Les usines s'étalent sur 22 000 m². La Société Maglum

satisfait les deux tiers du Marché Français en poignées de portes. Elle a pour principaux clients : la Société des Automobiles PEUGEOT et la Régie RENAULT, mais fournit aussi des firmes automobiles anglaises et allemandes.

Autre réussite liée à l'automobile, le Groupe BERTRAND-FAURE à Magny-Vernois, près de Lure, fabrique des sièges pour automobiles essentiellement pour le compte de PEUGEOT : « La quasi totalité de la production de Magny-Vernois est destinée à Sochaux (220 000 pièces par trimestre). La fabrication des blocs de mousse en fibre polyester a commencé à l'usine de Lure depuis 1962. Elle s'adresse à l'ensemble des constructeurs d'automobiles et pourrait être triplée, si l'emploi ne constituait un goulot d'étranglement » (10).

Ce goulot d'étranglement s'explique par les départs massifs d'ouvriers qualifiés, depuis quinze ans vers Sochaux et Belfort. Sur 11 000 travailleurs industriels recensés en 1964, 3 600 quittaient chaque jour la région pour aller travailler à Belfort et surtout à Sochaux. (Plus de 300 pour Belfort et 3 000 à Sochaux). Or, ces travailleurs manquent cruellement aux vallées vosgiennes pour leur rénovation industrielle.

Ainsi à Raddon, dans le canton de Faucogney, devait commencer, au cours de l'été 1963, la production en série de machines à mouler le plastique. L'usine n'a pas trouvé sur place la main-d'œuvre qualifiée nécessaire. L'échec de Raddon pourrait faire croire que le plein emploi est réalisé. Il n'en est rien. La crise textile pénalise la main-d'œuvre féminine, alors que la main-d'œuvre masculine est déjà surabondamment employée : 80 % de l'effectif salarié du textile est employé par des filatures et tissages, utilisant 95 % de main-d'œuvre féminine. Dans les entreprises textiles, sauf pour la dentelle et la broderie-main, où les ouvrières à domicile sont âgées pour la plupart, les emplois sont occupés par des jeunes filles et de toutes jeunes femmes, avant leur premier enfant, et les salaires sont très bas.

La main-d'œuvre d'origine rurale, qui renonce au travail de la terre, préfère le travail sur machines aux Automobiles PEUGEOT où la formation professionnelle accélérée peut être assurée, ce qui n'est pas le cas dans les vallées vosgiennes. Seul un type de métallurgie employant surtout des manœuvres et des femmes, puisés dans le milieu rural, a de grandes chances de prospérer.

2) *Les Vallées Vosgiennes du Territoire de Belfort.*

Au cœur de la Porte d'Alsace, ces vallées ne disposent ni de l'étendue, ni de l'éloignement des grands centres industriels propices à une vie industrielle très autonome. L'industrie a été

(10) J. MERCIER, *op. cit.*, p. 111.

cependant très active jusqu'à notre époque, dans la haute vallée de la Savoureuse autour de Giromagny, et dans la vallée du Saint-Nicolas, autour de Rougemont-le-Château. Dans cette bourgade, il subsiste une usine de fils métalliques (140 ouvriers en 1966).

L'industrie textile traditionnelle est en très grande difficulté. Le tissage d'Auxelles-Bas a été fermé à la fin de 1952, celui de Rougegoutte également. A Giromagny, une filature-tissage a été remplacée par une nouvelle implantation MAGLUM en 1965 (Accessoires d'automobiles), une autre filature a déjà perdu la moitié de son personnel et les trois tissages de coton écru de Lepuix-gy ont perdu également la moitié de leurs salariés (mais une fabrique de layettes est prospère). Quant à la bonneterie de Vescement elle a fermé ses portes et a été remplacée par un atelier de mécanique. Au total, quatre usines ont été rayées de la carte industrielle et 540 emplois ont disparu, compensés, il est vrai, par l'implantation de MAGLUM, 348 emplois en 1967 sur 5 500 m² ; mais il demeure deux cents emplois non convertis, si bien que l'exode quotidien est devenu le lot de deux cents travailleurs vers Belfort et aussi vers Sochaux.

L'industrie métallurgique connaît un renouveau grâce à MAGLUM ; par ailleurs, il n'existe plus que deux petites usines ou ateliers de décolletage et de pièces détachées, un décolletage à Auxelles-Haut, un décolletage acier-laiton à la Planche-le-Prêtre (commune de Vescemont) employant 70 ouvriers en 1966, tous deux également sous-traitants permanents.

La rénovation viendra-t-elle des plastiques et de la chimie ? L'usine THECLA de Delle a implanté à Rougegoutte une usine de moulage de thermoplastiques (70 employés ; il existe à Rougemont-le-Château une Société de revêtement et de décoration.

Pour l'instant, la main-d'œuvre disponible est obligée de chercher du travail à Belfort ou à Sochaux-Montbéliard, puisque quatre tissages sur cinq ont fermé leurs portes et que ces fermetures n'ont pas été suivies d'implantations équivalentes. Le problème est de chercher les causes de ces désaffections pour des vallées autrefois très industrieuses : absence de place suffisante ? Ce sont, en effet (contrairement aux usines de la vallée de l'Ognon), des usines installées au bourg, et non dans des écarts ; absence de main-d'œuvre qualifiée ? sans doute, mais celle-ci a déjà depuis longtemps pris le chemin de Belfort (spécialement à l'ALSTHOM) ; impossibilité de suivre les hauts salaires de Belfort et de Montbéliard (dans une zone où la mobilité de l'emploi est plus facile qu'en Haute-Saône) ? C'est certainement l'une des causes essentielles du déclin, mais n'y en a-t-il pas d'autres moins visibles ? En tout cas, ces vallées souffrent d'un sous-emploi féminin plus grave qu'en Haute-Saône, par suite de la fermeture non compensée des tissages.

2) *Les Vallées alsaciennes des Vosges méridionales.*

Le situation est en grande partie identique par les vallées de la Doller et de la Thur. Ces vallées sont toutes deux des zones d'industrie cotonnière diffuse, en liaison, pour la plupart, avec des entreprises de Mulhouse. Petites et moyennes usines s'échelonnent le long des deux vallées, généralement sur les basses terrasses, à l'amont ou à l'aval des agglomérations ou des villages. Dans la vallée de la Thur, on note en 1967, la présence de fabriques échelonnées de Wildenstein au Nord à Cernay au Sud-Est, les principaux centres industriels étant Malmerspach, au Sud de Saint-Amarin (trois fabriques), Bitschwiller-lès Thann (3 fabriques) et surtout Thann et Vieux-Tann. Dans la vallée de la Doller, les implantations industrielles sont moins importantes, mais tout aussi échelonnées, d'Oberbruck, en amont, à Guewenheim, en aval, les principaux centres étant Lauw et surtout, Masevaux.

Les petites et moyennes entreprises à capitaux familiaux ont été fortement secouées par la crise cotonnière. La vallée de la Doller a perdu cinq usines et 1 100 emplois et celle de la Thur sept usines et 1.650 emplois (11). Pourtant les fabrications étaient très variées. Dans la vallée de la Doller, de toutes les filatures et tissages une seule entreprise subsiste à Masevaux, en réduisant sensiblement son personnel et en rénovant son matériel. La vallée de la Thur connaît également une très grave crise de reconversion ! les entreprises très touchées sont : les filatures et tissages de Thann (réduction de 720 emplois entre 1957 et 1965 sur 992), les manufactures d'impression sur tissus de Bitschwiller-lès-Thann (qui comptait 260 emplois en 1957 et qui a fermé) et de Husseren-Wesserling qui a sensiblement réduit son personnel ces dernières années. Seule, celle de Saint-Amarin est en expansion. La seule grande entreprise textile qui ait bien tenu et prospère depuis la dernière décennie est la grande filature de laine peignée de Malmerspach (700 emplois), car, la laine, textile cher, n'a pas perdu la faveur du public, comme les tissus de coton.

Dans la vallée de la Doller, les pertes d'emploi dans le textile n'ont pas été compensées par un essor de la métallurgie. Les vieilles fonderies de non-ferreux de Masevaux et de Wegscheid sont mortes. Seule se maintient l'ancienne usine Vogt à Niederbruck, qui construisait, avant 1919, des machines pour sondages utilisées dans les mines de potasse. Absorbée depuis par les Etablissements Charpentier et Goguel de Belfort (Valdoie) et Montbéliard (12), l'usine de Niederbruck est une tréfilerie et une fonderie électrique de métaux non ferreux (cuivre, laiton et aluminium) employant 250 ouvriers. Par ailleurs, trois implantations métallurgiques à capi-

(11) Renseignements fournis par l'I.N.S.E.E., Strasbourg et le C.A.H.R., Mulhouse.

(12) Depuis juillet 1968, les Etablissements Charpentier et Goguel se sont concentrés à Niederbruck, abandonnant leur usine de Montbéliard.

taux français se sont produites : une fabrique d'accessoires de tissage en 1952 à Bourbach-le-Bas, une fabrique de volets roulants à Lauw en 1956 et une société de décolletage à Masevaux en 1959, à partir de trois conversions d'usines textiles, mais les 350 emplois créés n'ont pas compensé les 750 supprimés : quatre cents habitants de la vallée de la Doller ont dû chercher ailleurs du travail, spécialement à Sochaux et à Mulhouse.

Dans la vallée de la Thur, la situation apparaît moins dramatique pour les travailleurs, en ce sens que les fermetures d'usines textiles ont été accompagnées de quatre conversions : à Willers-sur-Thur dans l'appareillage électrique et à Fellering (constructions mécaniques) en 1954, à Bitschwiller-les-Thann (gants industriels) en 1962 et à Thann (fabrique de caravanes) en 1963, ces conversions donnant lieu à 200 emplois. Surtout, si certaines vieilles fonderies à Vieux-Thann, à Thann et à Bitschwiller ont disparu ou ont diminué d'importance, quatre usines de constructions mécaniques et de pièces détachées ont accru leur personnel et leur productivité entre 1957 et 1965 (565 emplois supplémentaires), (ces usines travaillant essentiellement en sous-traitance avec Mulhouse et Sochaux). Au total, si les pertes en effectifs ont été, pour le textile et la métallurgie de l'ordre de 1930, dans le même temps, 1 400 emplois étaient créés, spécialement dans l'électricité de précision, à Bitschwiller, et dans l'industrie du bois. Il subsiste, cependant, encore un déficit de 500 emplois environ ; ce qui signifie un accroissement des migrations pendulaires vers Mulhouse, notamment, et un risque certain de dépopulation relative.

Il apparaît, par conséquent, des pertes d'emplois très sensibles allant même en s'accélérant de 1955 à 1965, de l'ordre de 1 000 à 1 200 pour les vallées vosgiennes de Haute-Saône, 200 à 300 pour celles du Territoire de Belfort, 900 à 1 100 pour les vallées du Haut-Rhin, dont les activités dépendent de la Porte. Les usines de village aux bâtiments trop exigus, à la place trop mesurée, disparaissent une à une. Seuls les centres urbains principaux, aux débouchés des vallées, demeurent d'actifs centres industriels : Luxeuil, Lure, Belfort, Thann-Cernay. L'étude des variations de la consommation d'énergie électrique (haute et moyenne tension) montre que les hautes vallées sont en baisse sensible alors que les centres urbains de la périphérie augmentent leur consommation de manière considérable, notamment Thann. Les hautes vallées continuent à se vider de leur substance active. Le processus est très net pour les grandes vallées, mais moins net pour les vallées courtes. Ceci se traduit par la dépopulation des hautes vallées et une pénurie de main-d'œuvre très préjudiciable à de nouvelles implantations.

Les vallées vosgiennes peuvent-elles redevenir encore des axes d'industrialisation diffuse accueillant des industries légères plus indépendantes de certaines contraintes géographiques (transport de matières premières, par exemple) ? Jusqu'à présent la recon-

version mal pensée a été un demi échec. Les seules industries, implantées à partir d'usines textiles reconverties et qui ont réussi, ont été des entreprises de sous-traitance des industries mécaniques, notamment de fabrication de pièces détachées et de boulonnerie. Les capitaux étrangers à la région ont été jusqu'ici peu enclins à s'installer dans les vallées vosgiennes, qui, contrairement à ce qu'elles étaient au XIX[e] siècle, ne sont plus un réservoir de main-d'œuvre rurale. Mécontente, mais impuissante, la main-d'œuvre finit par émigrer définitivement vers les grands centres urbains.

4) *Les vallées sundgoviennes.*

Sous la dénomination de Sundgau, il faut comprendre la totalité de l'arrondissement d'Altkirch (cantons de Dannemarie, Altkirch, Hirsingue et Ferrette), à l'exception de la zone rhénane, bordée à l'Est par le Rhin (cantons de Sierentz et de Huningue), formée par les terrasses rhénanes et soumise directement à l'influence de Bâle (zone que nous étudierons dans les secteurs frontaliers de passage).

L'industrie sundgovienne actuelle a été davantage conçue, depuis la fin du XIX[e] siècle, « comme une « annexe » d'un monde ruralo-agricole (dont elle utilisait surtout les bras féminins excédentaires) que comme une activité économique à part entière » (13).

Les axes d'industrialisation épousent les lignes de communications Illfurth-Dannemarie-Montreux-Vieux ; Altkirch-Hirsingue-Waldighoffen-Ferrette ; Dannemarie-Friesen-Seppois-Pfetterhouse. Le textile et les industries du bâtiment l'emportent sur la mécanique, contrairement aux vallées vosgiennes de Haute-Saône et du Haut-Rhin.

Les déséquilibres dans la vie industrielle du Sundgau sont grands, en particulier : le faible pourcentage de femmes actives (sauf dans les tissages), la rareté des entreprises de plus de deux cents salariés, la multiplicité des petites entreprises artisanales. Cinq secteurs apparaissent nettement :

a) *Le Jura de Ferrette au Sud* ne possède que de petites entreprises de bâtiment (moins de 100 salariés) à Moernach, Winkel, Ligsdorf, Roedersdorf, Lutter et Walschwiller, deux entreprises travaillant le bois à Durlinsdorf et Leymen, deux petites usines de mécanique à Vieux-Ferrette et Ferrette. Sauf à Oltingue (petit tissage), le Jura de Ferrette n'a pas été touché par l'implantation de l'industrie textile. Faut-il incriminer de mauvaises liaisons avec la plaine, l'absence d'initiatives locales ou, simplement, une désaf-

(13) R. Caillot, *Le Sundgau à l'heure du choix.* Rapport d'enquête du Comité d'Action Haut-Rhinois (C.A.H.R.), Mulhouse, juillet 1965, ronéot., in-4°, 108 p., 16 cartes.

fection des industriels de Mulhouse et de Saint-Louis-Bâle pour « ce pays de pluie et de neige, de froid et le vent... citadelle de la pratique religieuse, mais aussi de l'alcoolisme virulent et de la contrebande active » (R. SPECKLIN, « le Réduit Sundgovien », ? Dans ce Jura, où les archaïsmes sont nombreux, se développe, cependant, une zone d'implantation de capitaux suisses avec de petits établissements pharmaceutiques et horlogers.

b) *Le Groupe de Waldighoffen-Roppentswiller,* dans la vallée de l'Ill supérieur, au Nord du Jura de Ferrette, sur les hautes terrasses, est un centre de petites et moyennes industries traditionnelles formées essentiellement par des tissages de coton et bonneterie développés à l'aide de capitaux mulhousiens et actuellement en pleine crise, notamment depuis la fermeture en 1962 des Tissages SCHLUMBERGER-STEINER à Roppentzwiller (celle-ci a touché 305 salariés, qui n'ont pu se réemployer sur place parce qu'il s'agissait surtout de femmes et que les autres industries (travail du bois et bâtimentt n'emploient que des hommes). Cette zone en crise alimente les migrations quotidiennes vers Mulhouse, Sochaux et Bâle-Saint-Louis.

c) *Le Groupe de la haute-vallée de la Largue : (Friesen-Ueberstrasse Seppois-Pfetterhouse)* est, par contre, en assez bonne position : ses industries spécialisées (mécaniques de précision, pièces mécaniques et d'horlogerie, boulonnerie, électricité de précision, textile artificiel) rendent cette zone comparable à celles de la Suisse voisine. Cependant, dans ce secteur de 1954 à 1964, cinq entreprises ont fermé leurs portes (manufacture de serrures pour mallettes, manufacture de boîtes de montre, fabrication d'armatures métalliques, usinage de pièces mécaniques, petite usine d'horlogerie), soit en tout 115 emplois non récupérés dans le secteur. La proximité de la Suisse ne permet pas, pour l'instant, de combler les vides ; là encore, la population active doit émigrer, spécialement vers Delle et Sochaux et également en Suisse (Delémont ou Porrentruy).

d) *Le Groupe de la basse vallée de la Largue autour de Dannemarie* bénéficie de conditions bien meilleures (présence de la voie ferrée Paris-Bâle, du Canal du Rhône au Rhin et de la RN 19). Les gravières rhénanes favorisent l'industrie du bâtiment qui reçoit son combustible par voie d'eau (usines de matériaux de construction à Retzwiller et à Hagenbach).

Grâce à son hinterland rural plus riche, Dannemarie, fabrique des machines agricoles ; mais le tissage aussi connaît un renouveau (usine JAPY de 126 salariés en 1965).

Cette zone peut espérer de nouvelles implantations, en raison de sa position dans la Porte d'Alsace et du réservoir de main-d'œuvre rurale disponible qui l'entoure (spécialement dans la vallée de la Largue).

e) *Le Groupe d'Altkirch-Tagolsheim-Hirsingue* est le seul à avoir un éventail d'entreprises moyennes susceptibles d'en faire un « point d'ancrage » pour de nouvelles industries. Le développement industriel est ancien puisqu'en 1830 existaient déjà les Tissages JOURDAIN et les Tuileries GILARDONI à Altkirch, mais le déclassement administratif en faveur de Mulhouse à partir de 1850, a fait stagner les industries. Depuis 1945 même, la zone d'Altkirch a connu de grandes difficultés industrielles, symbolisées par la fermeture en 1958 de la filature de coton Xavier JOURDAIN à Altkirch (perte de 610 emplois) et la fermeture de la bonneterie JORDAN en 1965 (perte de 100 emplois), ces fermetures intervenant après la liquidation des Tuileries (à capitaux bâlois) de GILARDONI.

Dans le secteur d'Altkirch, il existe à Carspach une petite usine de décolletage, également à Tagolsheim, et une usine chimique à Illfurth. A Altkirch même, si les artisans ont pratiquement disparu (27 en 1961 contre 126, en 1936), la Scierie (400 ouvriers), la Cimenterie (200), l'entreprise d'Electricité JEDELE (150) sont prospères, mais ne compensent pas les pertes d'emploi du textile. Environ « 700 ouvriers et employés se rendent chaque jour ailleurs pour leur travail (à Mulhouse ou à Sochaux). Tous les ans, quelques familles quittent Altkirch pour se fixer à Sochaux, trop éloignée pour les déplacements. D'année en année, on attend le miracle économique, lit-on dans le journal » (14).

Les espoirs d'implantation nouvelle ont été, jusqu'ici, déçus, PEUGEOT a préféré trouver à Mulhouse de vastes espaces plats et, surtout le canal. « Une usine allemande d'électronique se rétracta à la vue de la cimenterie, source de poussière ! » (15). Selon R. SPECKLIN, Ferrette est un « cas de fossilisation » et Altkirch un « cas de stagnation ». Ce jugement, quelque peu abrupt, ne traduit-il pas la réalité sundgauvienne ?

Les rémunérations salariales sont, dans l'ensemble, très nettement inférieures à celles de Mulhouse et de Sochaux, à Hirsingue, Dannemarie, Ferrette (du quart au tiers au moins), sauf pour la chimie, la cartonnerie, le travail du bois. Pour les salaires mensuels dans le Sundgau, la mécanique vient en tête ; mais le bâtiment la supplante pour les salaires horaires. Le textile vient en troisième

(14) R. SPECKLIN, *Le Réduit sundgovien*. Thèse de 3e cycle, Strasbourg, Faculté des Lettres, 1964, p. 53.

(15) *Id.*

position et l'on comprend alors la désaffection des jeunes pour les métiers du Textile.

Voici, selon R. Caillot (16), les salaires moyens annuels versés par branche et par canton en 1961. (Nous pensons avec cet auteur, que la structure salariale n'a guère été modifiée depuis six ou sept ans).

La base 100 correspond au salaire moyen départemental du Haut-Rhin.

Branches industrielles	Altkirch	Dannemarie	Hirsingue	Ferrette	Huningue	Sierentz	Mulhouse
Chimie	81	42,5	—	—	98	—	99
Mécanique	106,5	71,5	71	77	94	77	106
Papier, carton, bois et ameubl. .	122	89,5	94	75,5	98,5	103	95
Bâtiments T.P. .	113	88,5	103	63	106	100	99,5
Indust. aliment.	50	78,5	91	103	96,5	45	94,5
Indust. textile ..	96,5	70,5	94,5	83,5	85	—	104
Habillement ...	53	68	102	—	105	—	102

On notera la situation particulièrement défavorable en toutes branches (sauf l'industrie alimentaire) du secteur de Ferrette, les niveaux de salaires très inférieurs en mécanique (sauf à Altkirch et Mulhouse), les bas niveaux du textile. Les cantons de la vallée de l'Ill (Altkirch-Hirsingue) se défendent mieux et peuvent plus facilement retenir la population active ; de même, le canton de Huningue bénéficie de sa position dans le secteur frontalier, pour échapper à ce dégradé incessant des salaires dans le Sundgau.

II. — LES ZONES EN ÉVOLUTION RAPIDE.

a) *Les secteurs industriels frontaliers.*

Dans l'évolution industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace, la frontière exerce-t-elle un pouvoir d'attraction important ? Elle forme, selon S. Rimbert (17) « une ligne de contact, c'est-à-dire de stimulation du commerce et des idées, donc d'échanges possibles... ceci, évidemment à condition de leur laisser une libérale perméabilité ».

---

(16) R. Caillot, *Le Sundgau à l'heure du choix.* C.A.H.R., Mulhouse, 1965, p. 54.
(17) S. Rimbert. *Frontière et influences urbaines dans le Dreilanderecke.* Régio Basiliensis VI.1. 1965.

La thèse de S. Daveau (les Régions frontalières de la Montagne Jurassienne) avait constaté déjà, dans le Haut-Doubs, une certaine imperméabilité de la frontière, tant sur le plan agricole que sur le plan industriel, notamment en ce qui concerne l'industrie de la montre. En est-il de même dans les zones frontalières de Delle et de Saint-Louis ?

1) *La région industrielle de Delle* constitue un étroit secteur dans la vallée de l'Allaine, où l'influence du Jura Bernois se fait peu sentir. La zone de Beaucourt, ancien fief Japy, lui échappe et se rattache au domaine industriel montbéliardais. Le secteur de Grandvillars-Morvillars, longtemps le fief inviolé de la famille d'industriels locaux, les Viellard-Migeon, lui est à peine rattaché. Le secteur proprement frontalier est curieusement réduit à la seule petite ville de Delle et à son annexe de Grandvillars. La situation créée par le rattachement de l'Alsace à l'Allemagne après 1871, avait permis à Delle de devenir une gare de transit assez importante. Les implantations industrielles étaient peu importantes avant la guerre de 1914-1918. Depuis la crise de 1929 et en raison d'un taux de change favorable, les capitaux suisses se sont investis à Delle dans des usines métallurgiques d'outillage et de décolletage, pièces de précision et de qualité, destinées aux usines de Belfort et de Montbéliard. Ce sont des sociétés suisses installées à Porrentruy ou à Sainte-Ursanne qui ont lancé la vie industrielle importante de Delle. La part des capitaux est assez faible.

Delle, selon la forte expression de M. Chevalier (18) est une « colonie industrielle de la Suisse ». Cette zone frontalière exerce maintenant son influence sur la Porte d'Alsace, puisque la S.I.D. (Société Industrielle de Delle) a pris le contrôle, depuis 1958, de la Société Visserie-Boulonnerie Japy à l'Isle-sur-le-Doubs et qu'elle s'est étroitement associée avec les usines Viellard de Grandvillars et les Etablissements Bohly de Mélisey. La Société Sidebo (association S.I.D.-Bohly) détient des usines à Delle, Seppois-le-Bas (Haut-Rhin), Mélisey et Lure (Haute-Saône).

Les entreprises de Delle sont importantes et relativement concentrées. Par l'effectif de leur personnel, leur chiffre d'affaires et l'importance du capital investi, les usines de Delle viennent immédiatement derrière les deux géants de Belfort : Alsthom et Bull et la Mécanographie Japy de Beaucourt. Deux fabriques d'isolants électriques et plastiques groupaient 1 750 ouvriers, en 1966, une fonderie sous-pression plus de 700, une usine de décolletage-outillage et visserie emboutie près de 600, enfin une usine d'appareils de chauffage et de machines-outils plus de 430. Ces usines de Delle employaient au total plus de 4 000 personnes en 1966. On compte, en outre, à Delle une manufacture de couverts de table, découpage et fonderie (70 ouvriers) et deux petites usines de décol-

(18) M. Chevalier. *Tableau industriel de la Franche-Comté*, p. 12, *op. cit.*

letage et accessoires (en relation de sous-traitance avec les usines PEUGEOT de Sochaux).

L'essor de Delle est surtout important depuis la dernière décennie. Les industriels de Delle ont éprouvé de grosses difficultés à obtenir des apports « d'argent frais » pour leurs investissements du côté des actionnaires suisses, d'une part, parce que l'on n'avait pas confiance dans la stabilité du franc français et, d'autre part, parce que le mouvement des capitaux en direction de la Suisse avait été bloqué (d'où difficulté de rapatriement des dividendes). Depuis les liens entre capitaux et familles patronales, de part et d'autre de la frontière se sont resserrés. Il a même été fait appel à des capitaux français plus nombreux depuis 1958. D'autre part, les usines de Delle ont ceci d'original qu'une bonne part de leur personnel est associée à l'expansion des usines, en devenant de petits porteurs d'actions : ainsi, sur les 500 actionnaires de la S.I.D., 200 ouvriers, au moins, sur 650, sont détenteurs d'actions ; ce qui n'empêche nullement les gros porteurs suisses d'être puissants dans la gestion du portefeuille.

Le réseau commercial des grandes Entreprises de Delle est franco-suisse. Cette industrie de haute précision travaille non seulement pour l'horlogerie, mais surtout pour l'appareillage électrique et électromécanique, l'automobile et l'aviation. L'automatisation est très poussée. Les halls de fabrication sont d'allure très moderne, notamment pour le matriçage à chaud de pièces en laiton, cuivre, bronze et aluminium et la fonderie sous-pression destinées à l'outillage électrique. Les salaires sont élevés à Delle ; car le nombre des ouvriers qualifiés et très qualifiés est important ; mais le pourcentage des emplois salariés masculins est écrasant (71,5 %, de telle sorte que beaucoup de femmes vont chaque jour travailler en Suisse à Boncourt (Manufacture de Tabac) et à Porrentruy (Usines textiles et alimentaires).

L'imperméabilité de la frontière est ici moins grande que dans le Haut-Jura, et elle s'est atténuée encore ces dernières années, en raison des possibilités nouvelles liées au Marché Commun (dont la Suisse s'est exclue).

La zone de Delle est très attractive pour la main-d'œuvre, venant du Sundgau alsacien (300), en particulier de la vallée de la Largue et de la région de Ferrette. Peu d'habitants masculins de Delle vont travailler à l'ALSTHOM de Belfort et chez PEUGEOT (une trentaine).

Des preuves de la vitalité et du dynamisme de cette zone sont fournies par quelques chiffres de population et d'emploi : de 1954 à 1962, la population de la zone Delle-Faverois a augmenté en huit ans de 1 035 personnes, dont 463 par accroissement naturel et 572 par solde migratoire. Le taux de migration est de + 13 %. 10 600 m² de locaux industriels, ont été construits de long de la

route nationale et de la voie ferrée menant à Belfort (19). Le seul point noir de cet essor : le faible pourcentage des femmes salariées (22,7 %). Delle, petite ville de 6 600 habitants, dispose de 3 500 travailleurs, et la moitié au moins de ce personnel vient du Sud du Territoire de Belfort et des cantons d'Altkirch et de Ferrette.

Dans la vallée de l'Allaine, les usines s'étalent sur les basses terrasses plates, de la gare frontière vers le Nord, en direction de Joncherey. Resserrée entre les basses collines de l'avant-plateau jurassien (411-407 m) qui la dominent d'environ 175 m, la vallée n'offre plus guère de place pour accueillir de nouvelles usines. Depuis dix ans, on ne constate aucune création sur Delle. Par contre, la zone de Grandvillars-Morvillars-Bourogne-Froidefontaine se développe. On y a construit depuis 1954 1 600 m² de locaux industriels. Dans le secteur secondaire, sept petits établissements représentant un effectif de 130 emplois nouveaux ont été créés. Il existe à Froidefontaine une usine de planchers préfabriqués et briques hourdis, à Grandvillars, une fabrique d'électrodes et une fabrique de boîtes en carton. La zone d'intérêt se déplace vers le futur Port de Bourogne et sa nouvelle zone industrielle, qui intéresse à la fois Belfort, Porrentruy et tout l'Ajoie comme débouché fluvial.

Le port de Bourogne a été construit en 1836 sur le canal ouvert à la navigation entre Besançon et Mulhouse (Canal du Rhône au Rhin) en 1829. Une grande partie des marchandises manutentionnées à Bourogne était constituée par des houilles, en provenance de Ronchamp, transportées par chariots depuis le carreau de la mine jusqu'au canal (20). Malheureusement, ce port ne fut pas relié à la voie ferrée internationale Delle-Porrentruy-Delémont comme l'avait prévu le projet de 1881, parce que l'on fondait beaucoup d'espoirs sur le Canal de Montbéliard à la Haute-Saône, canal qui ne fut pas non plus achevé. Après la seconde guerre mondiale, on songea à effectuer des opérations de transit par le port de Bourogne à destination du Jura bernois voisin.

Dans la dernière décennie enfin, la Suisse prit intérêt à la réalisation du port de Bourogne en achetant un important lot de terrain (8 ha), à proximité de la future zone portuaire (21). La seule implantation de caractère industriel est actuellement constituée par le parc de récupération de fers et métaux des Etablissements F. Vernerey, de Montbéliard, qui expédient les ferrailles récupérées

(19) Renseignements fournis par une étude du Comité d'Expansion Economique et de productivité du Territoire de Belfort (ronéot. 16 pages + carte des zones d'emplois) d'après une enquête de la Direction Départementale du Travail et de l'Emploi du Territoire de Belfort en 1963.

(20) D'après une étude de R. Descombes parue dans *Horizons Belfort*, n° 58, juillet 1966. Article « Cent ans après : le Port de Bourogne », pp. 4 à 22.

(21) Cf. art. du Démocrate Suisse du 13 mars 1964 : « Prise de contact franco-suisse sur les lieux du futur port de Bourogne ». - Art. de l'Alsace du 14 mars 1964 : « Une commission bernoise en visite d'étude au Port de Bourogne ».

dans les usines du Pays de Montbéliard vers l'Italie surtout et par voie ferrée via Delle (50 000 t. par an). Il serait pourtant possible d'y développer une fonderie et une aciérie sur les terre-pleins disponibles dans la vaste zone plate du confluent de la Bourbeuse et de l'Allan qui fut aussi l'emplacement d'un ancien méandre du Rhin ancien.

On projette l'édification d'une zone industrielle de forme triangulaire entre le canal du Rhône au Rhin, sur lequel une darse est prévue pour un port industriel, la rivière Allaine et la voie ferrée Belfort-Delle. La construction du canal à grand gabarit de Mulhouse à Bourogne doit favoriser les implantations industrielles sur le territoire des communes de Morvillars à Froidefontaine, en tant que débouché du Jura bernois au Sud-Est et de la zone industrielle belfortaine au Nord-Ouest. L'avenir de la zone industrielle de Delle dans la Porte d'Alsace sera peut-être brillant.

2) *Le « coin frontalier » de Saint-Louis-Huningue.*

Cette expression de Roland Habersetzer, qui a étudié l'expansion foncière bâloise (22) traduit une réalité géographique régionale. Il s'agit de la zone délimitée, à l'Est par la frontière franco-allemande du Rhin et au Sud-Est par le canton helvétique de Bâle-Ville. Les relations directes avec le pays de Bade sont relativement faibles (pas de pont, mais un bac entre Huningue et Weil). La zone industrielle de Saint-Louis-Huningue comprend les communes de Blotzheim, Buschwiller, Hegenheim, Hésingue, Huningue, Rosenau, Saint-Louis et Village-Neuf.

Cette zone dépend de la Porte d'Alsace, en ce sens, qu'une partie de ses habitants sont intéressés par les usines de Mulhouse surtout Peugeot, Ile Napoléon. Elle en dépend aussi pour son aéroport international de Blotzheim ; mais elle est en même temps et surtout la zone d'expansion industrielle et foncière de Bâle, qui manque de place entre le Rhin et les avant-chaînes jurassiennes (Blauen, Gempenflüh, Sumenberg). Au Sud de Bâle, la vallée de la Birse est une cluse à hauteur de Dornach. Les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne étouffent et recherchent de l'espace disponible dans ce coin frontalier français de Saint-Louis-Huningue.

C'est pourquoi cette zone est bien différente de celle de Delle ; car l'Ajoie, le pays de Porrentruy n'a pas du tout le dynamisme industriel de Bâle, métropole internationale. Le « poids » de cette ville est considérable sur ce coin frontalier, préfiguration de ce que peut être, dans l'avenir, l'influence d'une métropole sur la Région encore mal urbanisée de la Porte d'Alsace.

---

(22) R. Habersetzer, « L'expansion foncière bâloise dans le coin frontalier de Saint-Louis - Huningue. » D.E.S. Faculté des Lettres de Strasbourg. *Bulletin de la Faculté des Lettres de Strasbourg*, mars 1965 et *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse*, n° 1, 1965, pp. 7 à 20.

Une ville de 240 000 âmes groupées sur un étroit espace de 37 km² comme Bâle devait fatalement se donner une banlieue, et l'osmose Bâte-Saint-Louis-Huningue est très importante.

On comprend alors l'emprise industrielle à Saint-Louis : 27 Sociétés suisses possèdent 202 ha (d'après R. HABERSETZER) à Bourgfelden (faubourg de Saint-Louis), 6 Sociétés disposent de 78 ha, à Village-Neuf, 2 Sociétés ont 4 ha et à Huningue 5 ont 51 ha. Sur un total de 560 ha détenus par des propriétaires résidant en Suisse, 432 le sont par des Sociétés, dont les grandes Sociétés chimiques et pharmaceutiques bâloises GEIGY et SANDOZ, dans la zone industrielle Sud d'Huningue.

Ceci explique l'importance de la population active de ce secteur frontalier : environ 20 000 personnes. Le secteur industriel représentait en 1962 (23) 53 %, le secteur tertiaire, 27 % et le secteur agricole (maraîchage surtout à Village-Neuf), 20 %. Sur le total de la population active industrielle, les Industries mécaniques représtent 35 %, les Usines Chimiques et Pharmaceutiques 25 %, le Bâtiment 20 % et le Textile seulement 16 %. Le coin frontalier dispose de 16 entreprises de plus de 100 salariés (l'une d'elle, les Tricotages de Saint-Louis, importante bonneterie, dépassait en 1962 1 150 ouvriers). On compte six usines de construction mécanique et appareillage électrique (plus de 1 100 salariés sur Saint-Louis), trois usines chimiques en pleine expansion (plus importantes par le capital investi que par le nombre d'employés, car l'automatisation y est très poussée) sur Huningue (220, 186, 139) et à Saint-Louis une usine de cellulose (253), une papeterie (250) et trois usines textiles (631, 222, 144) (chiffres des effectifs salariés de 1965, d'après D.R. I.N.S.E.E. Strasbourg) (24).

Ce tableau ne rend pas un compte exact de l'évolution industrielle, car l'automatisation a réduit les effectifs dans les usines chimiques et de fabrication de plastiques, et aussi dans les usines de constructions mécaniques ; ce qui n'empêche pas leurs effectifs de croître (Mécanique : + 400 à Saint-Louis, Chimie et Plastiques : + 470 à Huningue, + 278 à Saint-Louis).

En regard, les industries dites de main-d'œuvre (Textiles et Transformation primaire des métaux) sont en nette régression (— 208). La crise textile a entraîné la fermeture depuis 1954 de neuf usines, dont trois usines assez importantes (340, 160, et 110). La filature, la teinturerie, la rubannerie et le tissage de soie, à capitaux alsaciens, ont été très touchés.

---

(23) C.A.H.R. Statistiques et commentaires par zone d'après recensement de 1962, p. 46.

(24) D.R. I.N.S.E.E. Strasbourg. Fichier des Etablissements Industriels et Commerciaux 1957 et 1965.

Tableau de l'évolution quantitative 1957-1965 *des usines et des effectifs* (*Source :* D.R. I.N.S.E.E., Strasbourg, 1966)

Communes	Branches	1957		1965		Variation	
		Nbre usines	Effect.	Nbre usines	Effect.	Nbre usines	Effect.
Blotzheim	Bois et papier	1	252	1	365		+ 113
	Electricité	0	0	1	16	+ 1	+ 16
Hegenheim	Electricité	1	18	1	12		— 6
	Bois	1	13	1	10		— 3
	Textiles	1	42	1	67		+ 25
Hesingue	Mécanique	0	0	1	11	+ 1	+ 11
Huningue	Transform. des métaux	1	33	0	0	— 1	— 33
	Electricité	2	44	0	0	— 2	— 44
	Chimie	3	134	3	415		+ 281
	Divers (plastique)	1	83	3	272	+ 2	+ 189
	Bois	1	69	1	23		— 46
	Textile	1	122	0	0	— 1	— 122
Kembs	Textile	1	56	1	57		+ 1
Saint-Louis	Transform. des métaux	4	756	4	226		— 530
	Mécanique	10	703	10	1 103		+ 400
	Electricité	6	809	7	878	+ 1	+ 69
	Verrerie	1	98	1	12		— 86
	Chimie	3	75	3	103		+ 28
	Bois	3	175	3	294		+ 119
	Textiles	11	1 414	9	1 294	— 2	— 112
	Industrie aliment.	3	58	2	73	— 1	+ 15
	Divers (plastique)	0	0	1	250	+ 1	+ 250

Au total : Pertes usines : 7 Effectifs : 982 Solde : Usines — 1
Gains : 6 Effectifs : 1515 Solde : Effectifs : + 533

En contrepartie, la concentration est plus importante. Six usines à Huningue sont à capitaux suisses, une est allemande, une seule est française : les produits chimiques, pharmaceutiques et plastiques sont devenus dominants à Huningue dans la zone industrielle, en raison des possibilités portuaires, à proximité du Rhin. A Kembs, deux usines de mécanique, l'une à capitaux suisses,

l'autre à capitaux allemands se sont implantées. Enfin, également, deux usines suisses de constructions électriques et plastiques se sont installées à Saint-Louis. L'emprise suisse se renforce et les investissements sont considérables, spécialement dans l'industrie chimique.

Le coin frontalier est, de plus en plus, une annexe en territoire français des industries bâloises. Cependant, cette zone dynamique attire aussi les capitaux régionaux. C'est ainsi que la Société Fritz Marti et Fils de Vieux-Charmont, au Nord de Montbéliard, (Mécanique de précision) s'est implantée à Sierentz au Nord de cette région en 1963, escomptant des débouchés dans cette zone frontalière pour ses produits de haute qualité.

Le « coin frontalier » risque de connaître une expansion industrielle comparable à celle de Bourogne-Delle, mais beaucoup plus importante, grâce à l'aménagement progressif de zones industrielles en bordure du Rhin à Huningue (déjà réalisées sur 95 ha avec extension prévue sur 1 000 ha en 1970, une autre zone située au Sud de Huningue sur 90 ha est occupée aux deux tiers par des usines de produits chimiques, des laboratoires de produits pharmaceutiques et une entreprise de traitement de sables et graviers).

D'autres zones sont en voie d'aménagement au Nord de Village-Neuf et au Sud de Kembs, près de la centrale électrique.

Les perspectives sont encourageantes pour l'emploi industriel :

1°) L'accroissement de la population active est plus rapide, que dans le reste de la Porte d'Alsace. Cette population représente 45 % de la population totale, pourcentage nettement supérieur à celui du Haut-Rhin. Entre 1954 et 1962, les actifs industriels ont augmenté de 900 et ceux dans le Tertiaire de 1 400 unités (25). Il faut aussi tenir compte du fait que les migrants frontaliers quotidiens de la zone sont 4 000 environ, dont 150 se rendent à Weil et Lörrach (Allemagne) chaque matin, et 3 750 à Bâle (estimation du 1-1-1966).

2°) Des dégagements d'emploi se produisent, non seulement dans l'agriculture par suite du remembrement, mais aussi dans les secteurs industriels (textiles notamment).

3°) L'existence d'un hinterland sundgauvien en difficulté (crise agricole et crise textile) constitue un excellent réservoir de main-d'œuvre.

b) *Un secteur en pleine mutation : l'agglomération industrielle de Mulhouse :*

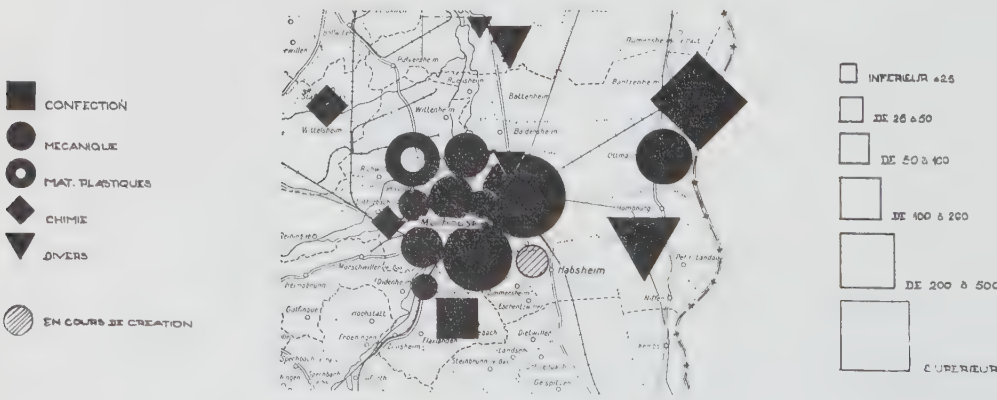
Considérer Mulhouse comme partie intégrante de la nouvelle Porte d'Alsace peut paraître discutable, et pourtant Mulhouse, qui

(25) C.A.H.R. Statistiques et Commentaires Ronéot., avril 1966.

a accueilli une importante usine du Groupe PEUGEOT, apparaît d'ores et déjà comme l'une des métropoles de la Porte. Les liens de Mulhouse avec Montbéliard sont anciens (XVIII[e] siècle) et les rapports, tissés après 1871, avec Belfort, malgré l'obstacle de la frontière a permis à Mulhouse de maintenir son pouvoir de commandement sur une part importante de la vie industrielle de la Porte d'Alsace.

26[e] ville de France, elle a toujours été la véritable métropole industrielle de toute l'Alsace, mais aujourd'hui on assiste à une diminution relative de ce potentiel industriel : citons à ce propos M. J.-J. DOLLFUS (26) : « En 1900 il y avait 11 filatures de coton à Mulhouse et dans les environs immédiats, il y en a 3 aujourd'hui ; 18 tissages de coton, il y en a 3 ; 14 entreprises d'impression et de blanchiment, il y a en 2 ; 6 filatures de laine peignée, il y en a 2 et bientôt une seule ; 3 tissages de laine et il n'y en a plus du tout ; plusieurs fabriques de drap, il y en a 2 ; sur 4 ateliers de constructions de machines, il n'en reste que 3 ; il ne faut pas oublier non plus qu'à longue échéance les mines de potasse auront une activité de plus en plus réduite. »

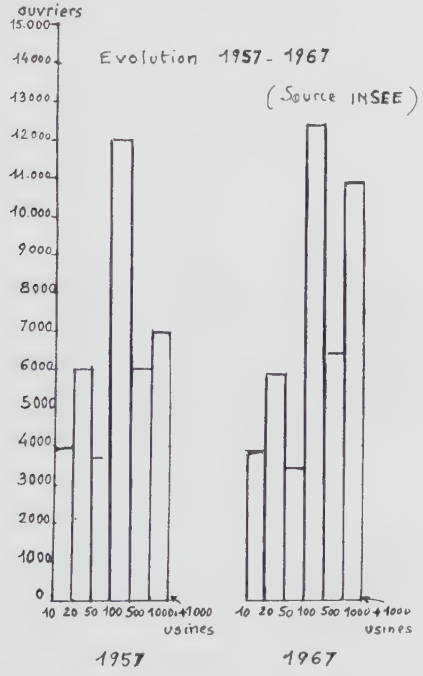
Déclin de Mulhouse ? Telle est la question à la lecture de ces chiffres éloquents. Pourtant, le site de Mulhouse est excellent pour



Entreprises installées dans la zone de Mulhouse depuis 1964.
(Source C.A.H.R. 1964).

(26) Colloque du 18 janvier 1965 : « Mulhouse entre deux pôles ». Compte rendu dans *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse*, n° 1, 1965, p. 34.

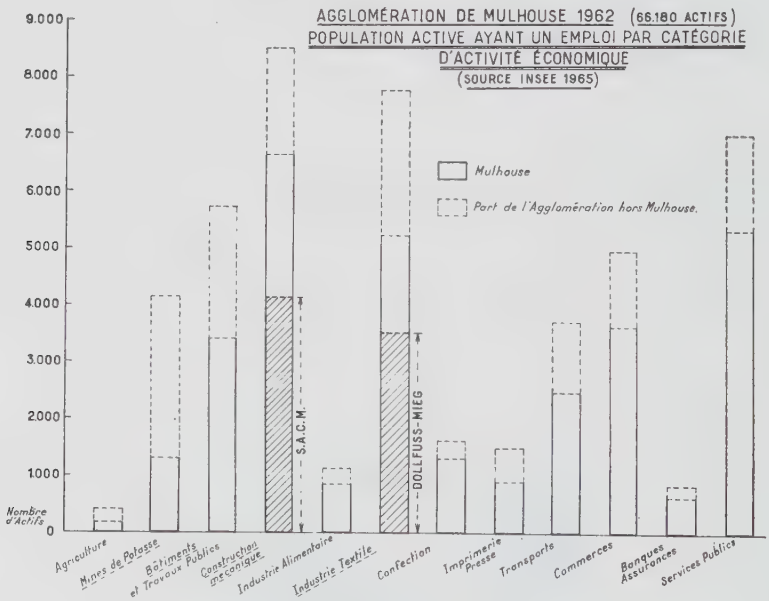
la vie industrielle : au confluent de l'Ill et de la Doller, à 19 km de la République Fédérale Allemande, à 33 km de Bâle, dans une vaste plaine alluviale et à proximité des basses terrasses bien égouttées du Rhin, au croisement des routes et des voies ferrées, avec un magnifique réservoir de main-d'œuvre disponible (Sundgau au Sud et vallées des Vosges alsaciennes à l'Ouest). On y compte 33 entreprises de plus de 100 emplois dans la seule agglomération de Mulhouse, et 6 dans sa banlieue, dont trois grandes entreprises de constructions mécaniques (S.A. Peugeot-Ile Napoléon, SACM, Manurhin) et deux usines textiles (D.M.C. et Tival-Pfastatt) qui dépassent le millier d'ouvriers. Mulhouse est devenu le grand centre de l'industrie mécanique alsacienne : 45 entreprises sur 137 (33 %) et 53 % des effectifs employés en 1964.



Répartition des usines par tranches de salariés à Mulhouse.

Nombreux, cependant, ont été les établissements fermés depuis 1954 : 66, dont 22 entreprises textiles. L'année la plus noire semble avoir été 1962. Plusieurs filatures ont disparu : Filatures et Tissages de la Cité à Mulhouse en 1956 (572 employés), Tissage Leopold

Betnheim en 1958 (232 emplois), Filature de la Porte du Miroir à Mulhouse (filature de coton) en 1961 (232 emplois, Etablissements Heilmann-Koechlin-Dessaules (filature de laine) à Mulhouse en 1965 (675), Filature et Tissage Charles Mieg et Cie à Mulhouse en 1963 (653), Filature de coton Frey en 1963 (161), Etablissements Tival à Kingersheim (manutention) en 1965 (250) et la Filature et Tissage de Wittenheim en 1965 (580).



En contrepartie, 12 usines se sont installées à Mulhouse, 2 à Riedisheim, 3 à Rixheim, 3 à Brunstatt, 1 à Chalampé, 1 à Habsheim ; la majorité est constituée par la mécanique automobile et l'appareillage, et deux sont sous-traitantes directes des usines Peugeot de Sochaux (Auxiliaire de Fabrication Automobile et Indenor-Ile Napoléon). La quasi totalité des implantations dépendent de capitaux français : parisiens, lyonnais et régionaux. C'est dire que Mulhouse échappe encore à l'influence des capitaux suisses; le phénomène inquiétant est justement la faible implantation de capitaux étrangers et la faiblesse des investissements de capitaux parisiens, malgré les efforts faits pour la création de zones industrielles.

Le tableau ci-dessous montre que Mulhouse a souffert de 1957 à 1965, d'une forte récession de l'emploi :

Mulhouse	Branches	1957		1965		Variation	
		Nbre usines	Effect.	Nbre usines	Effect.	Nbre usines	Effect.
1957 : 26736	Potasse	2	3653	1	1515	— 1	— 2248
1965 : 19670	Mécanique	13	3048	25	3695	+ 12	+ 647
actifs	Métallurgie	3	6340	9	4399	+ 6	— 1941
	Electricité	10	1865	14	1338	+ 4	— 527
	Verrerie	2	285	3	375	+ 1	+ 90
	Chimie	8	568	13	655	+ 5	+ 87
	Bois	11	1916	16	431	+ 5	— 1485
	Textiles	55	8891	36	6746	— 19	— 2145
	Alimentat.	13	245	14	286	+ 1	+ 41
	Divers (dont (plastiques)	26	1545	26	1745	0	+ 200

Solde : 20 usines et 7 281 emplois ont été supprimés.

Comparaison 1957-1965, selon les branches, du nombre d'usines et des effectifs. (*Source :* C.A.H.R., Mulhouse.)

On constate une dissémination des entreprises et une miniaturisation, ce qui n'est pas un indice de santé économique, même si l'on tient compte du développement de l'automatisation. Il y a dans l'agglomération de Mulhouse beaucoup plus de petites usines (34), alors qu'en contrepartie 20 ont disparu, surtout dans le textile. Sur le plan de l'emploi, on constate des diminutions notables de postes de travail dans les industries de la potasse, la métallurgie, l'électricité et également le bois et le textile, faiblement compensées par une augmentation dans la mécanique (grâce surtout à PEUGEOT), la verrerie, la chimie, les plastiques et l'alimentation, ce qui montre que Mulhouse-Ville ne développe plus que des industries surtout destinées à son auto-consommation. Le solde de l'emploi est négatif : (— 7 200).

La situation est-elle meilleure dans la banlieue de Mulhouse et dans la zone industrielle rhénane d'Ottmarsheim ?

On note sur le tableau 15 implantations nouvelles d'usines contre 4 disparitions seulement. Les réductions d'emplois sont de l'ordre de 1 400, les augmentations de l'ordre de 3 900, ce qui donne un solde positif de 2 500. Si les mines de potasse ont réduit leurs effectifs, la branche mécanique a pris une importance relative et le textile rénové reprend, notamment à Pfastatt (banlieue nord-ouest de Mulhouse). La branche chimie s'est bien implanté à proximité du grand canal d'Alsace à Chalampé.

Zone industrielle de Mulhouse

Comparaison 1957-1965 selon le fichier I.N.S.E.E., Strasbourg
(Déclarations salariales des entreprises industrielles)

Communes	Branches	1957		1965		Variation	
		Usines	Effect.	Usines	Effect.	Usines	Effect.
Chalampe	Chimie	0	0	1	936	+ 1	+ 936
Ensisheim	Potasse	1	1110	1	297		— 813
	Mécanique	1	64	1	61		— 3
	Textile	0	0	1	35	+ 1	+ 35
	Alimentat.	0	0	1	61	+ 1	+ 61
Habsheim	Textile	1	105	1	51		— 54
	Bois	0	0	1	10	+ 1	+ 10
Illzach	Verrerie	1	27	1	33		+ 5
	Mécanique	0	0	1	35	+ 1	+ 35
	Chimie	2	131	3	112	+ 1	— 19
	Electricité	0	0	3	413	+ 1	+ 413
	Bois	3	277	3	307		+ 30
	Textile	2	133	3	198	+ 1	+ 65
	Alimentat.	1	36	1	60		+ 24
Ottmarsheim	Textile	1	112	1	85		— 27
Kembs							
Pfastatt	Verrerie	1	25	0	0		— 25
	Textiles	1	128	3	1817	+ 2	+ 1689
	Alimentat.	1	42	1	25		— 17
Reiningue	Textiles	1	187	1	216		+ 29
Riedisheim	Electricité	1	116	1	67		— 49
	Verrerie	1	35	1	32		— 3
	Chimie	0	0	1	14	+ 1	+ 14
	Bois	1	20	1	28		+ 8
	Textiles	2	132	1	73	— 1	— 59
	Divers	1	16	2	39	+ 1	+ 23
Rixheim	Verrerie	1	43	1	28		— 15
	Métallurgie	0	0	1	28	+ 1	+ 28
	Bois	2	122	2	149		+ 27
	Textiles	1	22	1	14		— 8
	Alimentat.	1	13	0	0	— 1	— 13
	Mécanique	0	0	2	68	+ 2	+ 68
Sausheim	Textiles	1	57	1	339		+ 282
Wittenheim	Potasse	3	3634	3	3410		— 224
	Textile	1	445	1	561		+ 116
	Bois	1	25	0	0	— 1	— 25
Zillisheim	Bois	1	47	0	0	— 1	— 47
	Alimentat.	1	17	1	21		+ 4

Il semble que Mulhouse développe surtout le Tertiaire et réduit son secteur Secondaire en raison de la vétusté d'un certain nombre d'entreprises textiles. « Mulhouse a cessé d'être une ville à prépondérance textile. Cette industrie, qui a fait la fortune de la ville, au siècle dernier et, qui occupait encore 72 % de la main-d'œuvre en 1921, n'en occupe plus que 25 %, en 1963 (1 700 emplois ont disparu dans l'agglomération de Mulhouse » (27). Certaines entreprises ont opéré des fusions financières ou des concentrations et se sont spécialisées dans certains articles (fil à coudre, tissus imprimés, popeline). Néanmoins, il est à prévoir que la réduction de la main-d'œuvre textile va se poursuivre dans les prochaines années. La crise textile a atteint Mulhouse plus encore que sa banlieue, où les regroupements sont plus faciles, mais, la phase de reconversion est presque terminée. Mulhouse se tourne vers ses zones industrielles, à l'Ouest et à l'Est de l'agglomération.

Un tableau de l'industrie textile à Mulhouse en 1965 (28) montre que la concentration est désormais forte :

Usines	D'après l'effectif				
	1 à 10	10 à 50	50 à 100	100 à 500	+ de 500
Nombre : 22	2	9	3	5	3
Effectifs : 4 815	15	315	197	1 037	2 621

62,6 % des effectifs sont aujourd'hui concentrés dans trois usines, dont les deux principales se trouvent être D.M.C. et Tival, à Pfastatt. La tranche des 9 usines de 10 à 50 salariés la plus touchée ne rassemble que 315 personnes. La crise structurelle et conjoncturelle semble maintenant écartée ; mais le textile demeurera amoindri et son rôle va cesser de s'amenuiser, si l'on en croit les prévisions du Groupe Sectoriel de la Mission Régionale de Colmar, avec diminution de l'ordre de 400 emplois par an, de 1966 à 1970, pour la zone d'influence de Mulhouse. Le dégagement total prévu est évalué de 1962 à 1975 à 600 travailleurs.

Or l'industrie chimique, qui s'est implantée solidement dans la zone de Mulhouse et qui atteint environ 3 800 actifs, est une industrie de capitaux et non de main-d'œuvre. Rhône-Poulenc, qui s'est établi à Chalampé sur 130 ha avec un matériel considérable, dont

(27) Paul Meyer, *Quelques aspects de l'évolution actuelle de Mulhouse*, Régio Basiliensis, 1964, V/I P/91.

(28) D'après J. P. Tihay, *L'Evolution industrielle alsacienne*, p. 106. D.E.S., Strasbourg, 1966, 134 p., 10 cartes + tableaux statistiques.

l'investissement initial dépasse le million de N.F., emploie moins d'un millier d'ouvriers. La création d'emplois risque là encore d'être fort limitée : 600 postes seulement sont attendus entre 1962 et 1975.

Par contre, selon P. MEYER, 80 % des nouvelles possibilités de travail proviennent de l'industrie mécanique qui occupe aujourd'hui la première place (le tiers des salariés industriels) et qui paraît appelée à devenir l'un des grands pôles de développement de l'industrie mulhousienne ; mais les entreprises implantées sont surtout importantes dans le domaine de l'Automobile (alors que la grosse chaudronnerie, que l'on avait tenté à grands frais d'installer à Chalampé, a périclité très vite) : 1 400 emplois nouveaux ont été créés grâce à elle et, grâce surtout, à la Société des Automobiles PEUGEOT, qui est devenue en quelque sorte l'arbitre du déclin ou de l'essor futur de Mulhouse ; car la S.A.C.M. a dû réduire ses effectifs d'environ 25 %, entre 1962 et 1965, et MANURHIN, de 17 %. Par contre, la Société Auxiliaire de Fabrications Automobiles a augmenté ses effectifs de 31 %, et une autre Société de fournitures et d'accessoires automobiles de 51 % !

En même temps, l'assise industrielle est devenue plus large et plus variée ; mais les implantations sont insuffisantes dans les deux zones industrielles (Z.I.U.P.) : zone Ouest (commune d'Illzach, Sausheim et Riedisheim) sur 100 ha (fabriques de colles fortes et de gélatines et fabrique de matériel de sécurité pour lignes électriques et tubes en verre, en polyester stratifié) et zone Est (communes de Rixheim et Sausheim) avec la seule usine PEUGEOT (ex-INDENOR) ; la clef de l'avenir de Mulhouse est, pour le moment, à Sochaux, et les liens entre les deux parties de la Porte d'Alsace se trouvent *ipso facto*, renforcés.

La conversion industrielle s'accompagne de la disparition de nombreux bâtiments industriels, enclavés dans les quartiers d'habitation, de l'implantation dans la banlieue et la zone potassique des nouvelles usines et d'une certaine translation géographique en direction du Rhin, sur l'axe Ile-Napoléon-Chalampé (zone portuaire et industrielle de Mulhouse-Ottmarsheim, en bordure du Canal d'Alsace). On a prévu dans ces zones de créer plus de *12 300* emplois nouveaux dans le secteur secondaire, d'ici 1975 (la seule industrie automobile représentant sur ce total plus de 52 % des emplois prévus).

Avec la construction prévue de l'autoroute Mulhouse-Montbéliard et la construction d'un canal à grand gabarit jusqu'au port de Bourogne et à celui de Sochaux-Exincourt, Mulhouse devient l'annexe de Sochaux-Montbéliard, comme Flins l'est de Billancourt pour la R. N. RENAULT dans la région parisienne. Mais « l'annexe » appuyée sur la zone rhénane, disposant à proximité d'un vaste ensemble urbain à secteur tertiaire devenu prépondérant, ne va-t-elle pas supplanter rapidement le centre encore dynamique de Sochaux-Montbéliard ? La solution est urgente, sinon il ne restera plus que l'exutoire d'une migration accrue de travail vers la Suisse

et le Pays de Bade qui, pour l'instant est encore très faible. Ceci dépend pour une bonne part de l'essor mulhousien de la grande firme sochalienne, désormais à l'étroit dans l'agglomération industrielle de Montbéliard.

c) *Le pôle de croissance majeur de la Porte d'Alsace : L'agglomération industrielle de Belfort-Montbéliard.*

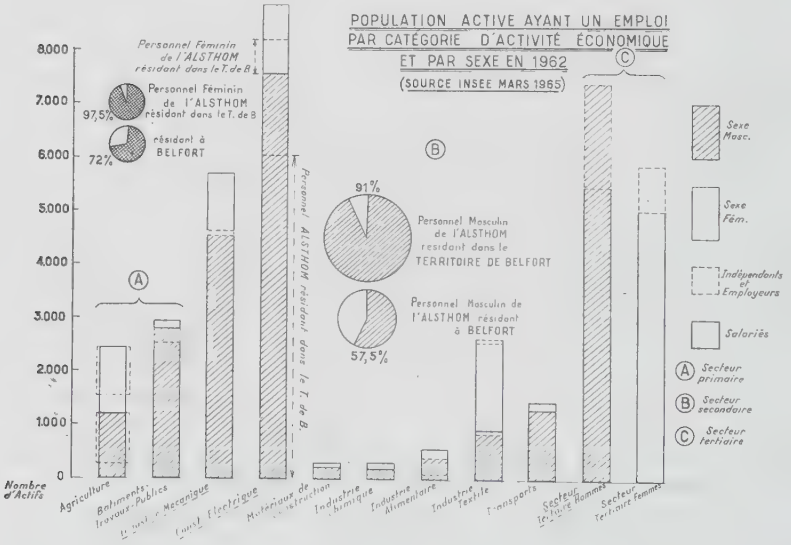
Selon la remarquable étude de R. Goetz-Girey (29), cette agglomération, où le secteur secondaire est prépondérant (60,8 % pour l'agglomération de Belfort, 68,7 % pour l'agglomération de Montbéliard), avait acquis vers 1930 un équilibre fondé sur une trilogie : horlogerie, textile et métallurgie. Or les deux premières branches se meurent ; seule la métallurgie prospère, bien que forges et fonderies soient stagnantes ou en déclin.

Cette zone industrielle résulte d'un assemblage hétérogène à l'origine. Elle se limite bien nettement au Sud à la chaîne du Lomont. Nous en exclurons la zone horlogère de Maîche, dont les structures industrielles et artisanales demeurent profondément jurassiennes et ne subissent l'influence de Peugeot qu'en ce qui concerne la concurrence de salaires élevés attirant des salariés masculins, alors que l'horlogerie doit se contenter d'un personnel essentiellement féminin. Cette zone englobe donc vers l'Ouest la vallée du Doubs jusqu'à Clerval, où l'activité industrielle est subordonnée au centre Montbéliardais, la vallée de la Lizaine jusqu'à Héricourt, vers le Nord la zone de Belfort-Valdoie, vers l'Est la région de Beaucourt-Fesches-le-Châtel, ex-fief Japy, aujourd'hui disloqué. Il s'agit d'une économie industrielle de vallée, aux usines allongées dans le sens des talwegs, implantées à l'origine auprès de chutes artificielles et de moulins, puis au XIX^e^ siècle le long des voies ferrées, et au XX^e^ siècle le long des routes.

Dans ces vallées, il existait autrefois une poussière de petites et moyennes usines groupant tout au plus une centaine d'ouvriers. Aujourd'hui, seules comptent véritablement deux usines géantes à Belfort, de 6 000 et 2 000 ouvriers environ (Alsthom et Bull), spécialisées dans les constructions mécaniques et électriques et les machines électroniques, une usine de machines à écrire (Japy, 1 200 employés) et de moteurs électriques (Unelec, 800 employés) à Beaucourt. Ces quatre usines dépendent toutes et exclusivement de gros investissements de capitaux parisiens. A Belfort, se maintiennent deux usines textiles transformées et modernisées : une bonneterie et tricotage mécanique (260 employés) et une manufacture de feutres industriels et tissus techniques, dans la banlieue nord de Belfort à Valdoie (320 employés). Ce sont les seules usines

(29) R. Goetz-Girey, « Stimulants et propagation de la croissance dans le Pays de Montbéliard. *Revue Economique*, vol. XI, n° 1, janvier 1960.

qui comptent vraiment, dans ce que l'on peut considérer comme le secteur septentrional de ce carrefour industriel central de la Porte d'Alsace. Il existe, par ailleurs, une filature de coton à Danjoutin (175 ouvriers) et une usine de transformation textile à Cravanche (120 ouvriers). Il faut compter encore dans les industries occupant de 50 à 100 personnes, une usine de construction de machines-outils pour bois à Valdoie, d'accessoires pour l'industrie automobile à Belfort, de profilage, découpage et emboutissage à Beaucourt, mais c'est déjà l'influence PEUGEOT qui s'exerce (comme aussi à Châtenois-les-Forges où l'usine ACMER fabriquant essieux et ressorts (270 employés) est également dans l'orbite de PEUGEOT).



Par conséquent, le secteur autonome de Belfort est restreint, et il a connu aussi une crise de structure et de conjoncture, dont il se remet assez péniblement :

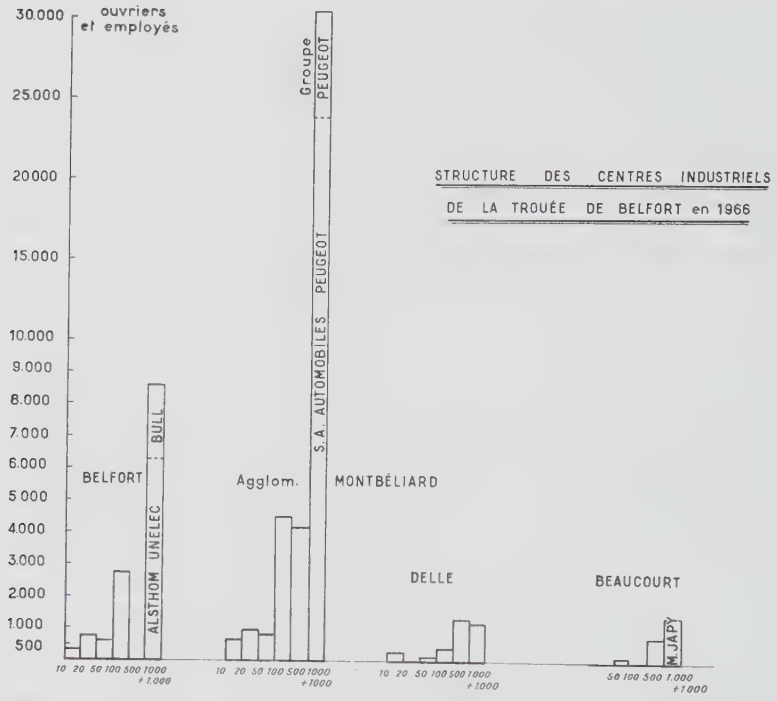
— crise de structure, tout d'abord, parce que la place est mesurée aujourd'hui à Belfort, pour les établissements industriels. ALSTHOM, qui occupe, pourtant une superficie de 46 ha, dont 21 couverts, ne peut guère songer à s'étendre, malgré le succès mondial de ses fabrications de gros matériel électromécanique, de turbines et surtout de locomotives électriques et diesel-électriques. Depuis dix ans, l'effectif du personnel s'est maintenu autour de 8 000 et il stagne actuellement, au-dessous de 6 500 (personnel dans

l'ensemble très qualifié) : 6 330 en 1967 pour ALSTHOM et 746 pour son associé UNELEC à Belfort ;

— crise de conjoncture aussi : la crise textile, comme dans les vallées vosgiennes et à Mulhouse, a durement touché Belfort et ses environs. Alors que les effectifs textiles étaient de 1 613, au 31 octobre 1952, ils n'étaient plus que 278, au 1er janvier 1965, à Belfort. Ont fermé : une filature-tissage, une filature de grande importance D.M.C. (1 178 salariés) repliée sur Mulhouse, une usine de blanchiment, teinture, impression et une bonneterie; Cravanche a perdu une bonneterie, Valdoie un tissage et une rubannerie, Châtenois et Beaucourt chacun une bonneterie.

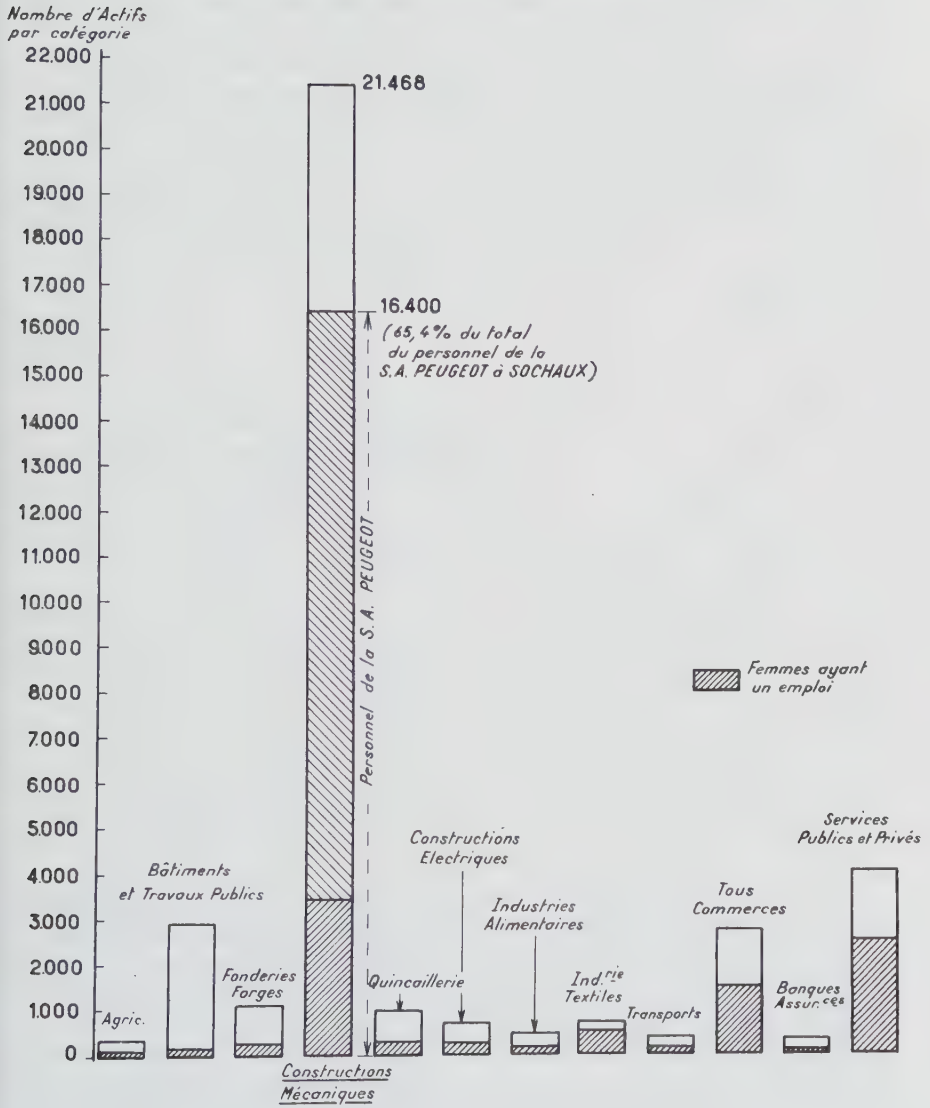
Dans l'ensemble de la région Belfort-Montbéliard, sept bonneteries ont disparu entre 1950 et 1960. Après avoir occupé le quart des effectifs employés dans l'industrie des métaux, cette industrie, encore essentiellement féminine (62 % de l'effectif en 1962), n'en représente plus seulement que le dixième. D'autre part, pour amortir un matériel très moderne et très coûteux, les entreprises subsistantes ont dû travailler en trois équipes (3 × 8), donc de nuit. Or, le travail féminin de nuit étant interdit par la loi, le textile utilise une plus forte proportion d'hommes et les effectifs licenciés sont composés presque uniquement de femmes, dont la reconversion est parfois bien difficile. Car l'industrie des métaux utilise relativement peu de main-d'œuvre féminine (15,8% en 1964). Il en résulte un sous-emploi féminin chronique et l'obligation de migrations quotidiennes, en direction de Thann, Masevaux, et même Porrentruy (Suisse).

Ce mouvement pendulaire tend, en effet, à se réduire, par suite de la baisse d'activité du textile, que nous avons constatée tant dans les vallées sud-alsaciennes des Vosges qu'à Mulhouse. De ce fait, en 1965, 140 femmes allaient journellement travailler vers la Suisse, spécialement à Porrentruy, ce qui astreint cette main-d'œuvre féminine à des déplacement journaliers par voie ferrée de l'ordre de 80 km A. R. (soit 2 h 1/2 à 3 h de durée quotidienne de trajet). Le sous-emploi féminin, est l'un des problèmes de l'agglomération de Belfort-Montbéliard. L'exutoire va continuer sans doute à être l'Ajoie Suisse (Porrentruy) : L'Ajoie employait en 1965 environ 500 ouvriers français, dont les quatre conquièmes étaient des femmes. La main-d'œuvre masculine suisse fuit Porrentruy et migre journellement vers Delémont ou Moutiers. Les industries de Porrentruy utilisent donc les « laissés pour compte » de la région de Belfort. Elles sont intéressées par la main-d'œuvre féminine française, parce que, dans l'ensemble, la femme en Suisse ne travaille pas et les entreprises suisses n'emploient jamais de femmes mariées. Malheureusement, les employeurs suisses préfèrent de plus en plus la main-d'œuvre italienne plus stable que la main-d'œuvre féminine française, parce que plus éloignée de son origine.



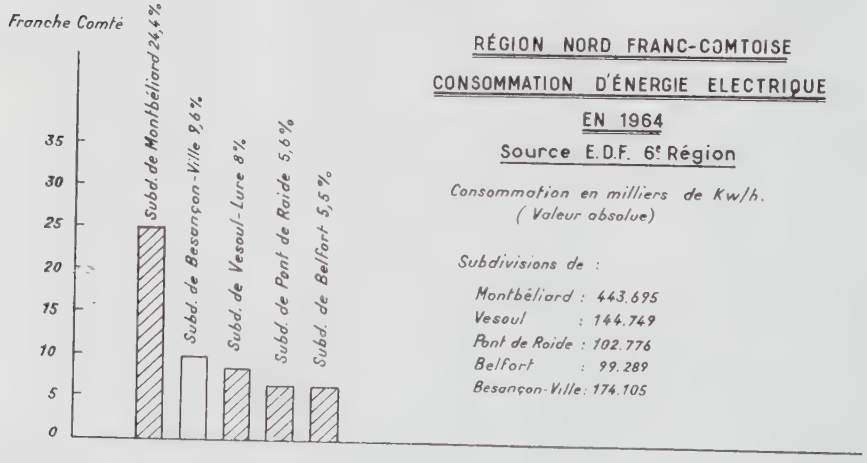
Dans le secteur méridional de l'agglomération, c'est-à-dire la zone de Montbéliard-Sochaux-Audincourt-Hérimoncourt, la concentration industrielle est beaucoup plus considérable. Les grandes usines s'étalent, d'une part, le long de la grande boucle du Doubs de Mandeure (Cycles Peugeot) (3 150 travailleurs en 1967), à Bart-Voujeaucourt (S.A. Peugeot : 1 150 en 1967), à Colombier-Fontaine (fonderie Maître 330) et (chaiserie Baumann 500) et à l'Isle-sur-le-Doubs (Visserie Japy 360). Ces usines, grosses consommatrices d'eau, ont besoin de la proximité des eaux abondantes du Doubs au sortir de la Montagne Jurassienne ; mais la topographie leur impose un étirement longitudinal gênant dans le sens du talweg, comme dans les vallées vosgiennes. C'est très frappant pour les usines Peugeot d'Hérimoncourt-Terre Blanche et celles de Valentigney, de même pour les Forges d'Audincourt. C'est pourquoi, les usines d'automobiles ont préféré s'installer dans la « plaine » de Sochaux, sur les vastes terre-pleins de rive droite de l'Allan, dans cette auge alluviale, taillée par le « Rhin antérieur » au Quaternaire. Cette plaine pourrait être, de Sochaux à Bourogne, un lieu d'emplacement idéal pour les industries, compte tenu d'une canalisation à grand gabarit du Canal du Rhône et au Rhin et d'une meilleure régularisation de la Savoureuse.

AGGLOMÉRATION DE MONTBÉLIARD – 1962
CATÉGORIES D'ACTIFS AYANT UN EMPLOI
ET RÉSIDANT DANS L'AGGLOMÉRATION



Dans la vallée de la Feschotte, les usines sont également implantées, linéairement à proximité de la rivière, à Badevel, la

« Feschotte-du-Haut », la « Feschotte » et Fesches-le-Châtel. Cette disposition est moins nette pour les usines du Groupe JAPY à Beaucourt (2 100 ouvriers en 1966). Ces « rues d'usines » évoquent, de manière plus modeste, les grandes traînées industrielles des vallées sidérurgiques de Lorraine. La relative faiblesse des superficies industrielles, le fractionnement en ateliers au milieu des cités ouvrières, montrent qu'il s'agit d'industries développées au XIX[e] siècle, en fonction d'une main-d'œuvre qualifiée, le plus souvent d'origine horlogère et groupée à proximité de son lieu de travail par le patronat. Au contraire, les ateliers des usines PEUGEOT de Sochaux ont des formes plus compactes, avec de grands halls d'un seul tenant et s'ordonnent de part et d'autre de la route nationale. La concentration est plus poussée, puisque forges et fonderies sont associées aux usines de mécanique, bien que la tendance soit à l'éclatement, avec maintien à Sochaux, seulement d'une usine d'assemblage.



La zone de Montbéliard compte actuellement plus de grandes usines que la zone de Belfort. Elle compte 57 usines de plus de 50 ouvriers, dont l'une est la plus importante de province pour le personnel employé (24 000 en 1967), 2 de 2 000 à 5 000, 2 de 1 000 à 2 000, 4 de 500 à 1 000, soit 9 usines de plus de 500 ouvriers. Ceci n'empêche pas l'existence de 15 usines de 200 à 500, 12 de 100 à 200 et 21 de 50 à 100.

La concentration au profit des grandes usines de mécanique n'est cependant pas absolue : l'horlogerie ne détient plus que deux usines, produisant de l'horlogerie industrielle, dont l'une est sous-traitante de l'Automobile. Le textile a été très touché par la crise, notamment à Montbéliard où un tissage et une bonneterie ont

disparu depuis 1952 (258 emplois), à Béthoncourt (Filatures de la Lizaine) (492 emplois). A Audincourt, la filature s'est reconcentrée avec le tissage sur Exincourt. Surtout, Héricourt a perdu deux filatures et deux tissages et seules se maintiennent une filature-tissage intégrée (la Cotonnière d'Héricourt) et le tissage de Chevret-Couthenans. Les pertes d'emploi, touchant là encore un personnel presque exclusivement féminin, sont de l'ordre de 1 700.

Par contre, de 1954 à 1965, l'ensemble des usines de constructions mécaniques et d'appareillages de la zone de Montbéliard ont augmenté leurs effectifs de plus de 16 000 emplois, mais sur ce chiffre, il faut comprendre 12 500 emplois nouveaux pour la seule firme Automobile Peugeot. Ce secteur automobile représentait, en 1965, 32 % de l'effectif industriel de la Porte d'Alsace (N.E. de la Franche-Comté). La progression est très sensible également dans la mécanique générale (+ de 3 000 emplois Peugeot et Cie à Audincourt et Japy à Beaucourt). Près de 45 % de l'effectif industriel total de la zone étaient tributaires de l'industrie automobile et du Groupe Peugeot, en 1965.

La tendance générale est à une concentration industrielle plus accentuée encore, depuis la décennie 1955-1965. C'est la conjonction historique d'une firme (Peugeot) et d'une industrie (l'automobile) qui caractérise actuellement « le pôle de croissance montbéliardais » selon R. Goetz-Girey (30) et il ajoute : « En même temps que disparaît l'ancienne industrie horlogère, le développement de la métallurgie et de l'automobile ne provoque pas les innovations induites que l'on observe dans d'autres régions. Autour de l'industrie dominante ne se manifestent, ni les « *grappes* » d'entrepreneurs, ni les « *grappes* » d'industries qu'on a considérées comme un des traits caractéristiques de la croissance. » Près de 60 % des salariés travaillant dans le Pays de Montbéliard sont employés à la S. A. Peugeot et 80 % sont groupés dans 7 usines : 5 du groupe Peugeot, 2 de l'ex-groupe Japy. Mobilisant toutes les ressources en main-d'œuvre masculine de la zone de Belfort-Montbéliard, et même de la Porte d'Alsace, dans un rayon de 50 à 70 km, ce développement récent des usines du Groupe Peugeot a pratiquement interdit l'implantation d'entreprises nouvelles et a repoussé à la périphérie (zones de Luxeuil et Saint-Loup-sur-Semouse), les quelques entreprises qui auraient pu pallier au dangereux monolithisme industriel local. Le déséquilibre est plus grave qu'à Belfort, où la concentration est relativement moins forte.

Selon une étude inédite du Comité d'Aménagement de Belfort-Montbéliard, le rapport entre le textile et la métallurgie est de 1 à 6 dans le Pays de Montbéliard, de 1 à 3 seulement dans le Territoire de Belfort, de 1 à 2 à Mulhouse, où le textile conserve, malgré tout, encore de bonnes positions. La concentration a pleinement

(30) R. Goetz-Girey, *op. cit. Revue Economique*, janvier 1960, pp. 1-16.

joué sur le plan financier et technique en faveur de l'industrie dominante, celle de l'Automobile ; mais le succès grandissant, le rayonnement international du « Lion Peugeot » sont responsables du dynamisme exceptionnel de l'agglomération. Si l'on se réfère aux histogrammes comparatifs montrant les catégories d'actifs ayant un emploi en 1962, on constate le monopole écrasant des constructions mécaniques dans l'agglomération de Montbéliard et le faible pourcentage des femmes actives (21 % seulement).

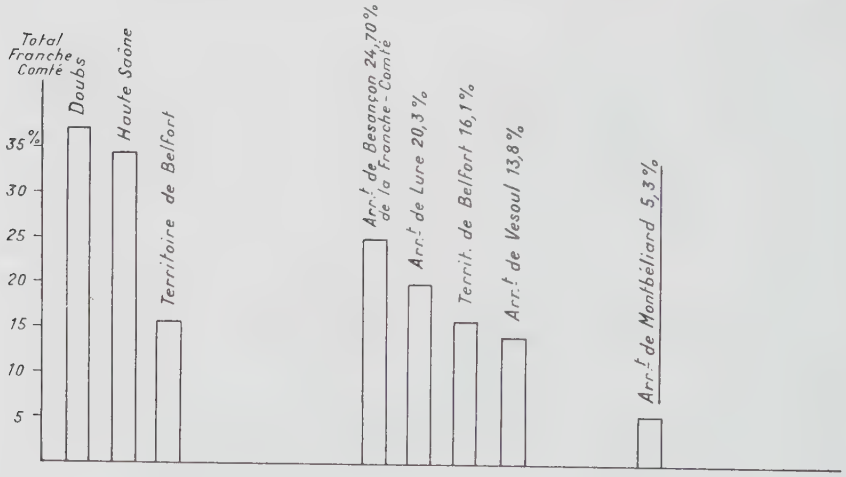
— NOUVELLES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES —

(1954–1964)

Effectifs au 31-12-64

Source : Etude Emploi industriel Juillet 1964

Les Arrondissements les plus favorisés en ce domaine sont ceux de Besançon, Lure et Vesoul. Les implantations nouvelles furent très peu importantes à Montbéliard.



De petites usines se créent ou se transforment en profitant des commandes de la grande industrie automobile ; par exemple, d'une usine de Vieux-Charmont à 3 km de Sochaux, fabriquant des axes de piston et des pièces détachées pour automobiles, s'est, en même temps ouvert un marché important pour la fabrication des galets de convoyeurs de chaînes. Il en est de même pour de petites usines de pièces découpées et embouties et de ressorts de Pont-de-Roide et d'Audincourt. On compte 24 usines de la zone de Montbéliard qui sont directement ou indirectement sous-traitantes des usines Peugeot.

Pour les actifs résidant dans la zone de Montbéliard, la proportion de travailleurs employés par les Automobiles Peugeot n'était

en 1965 que de 31 % environ. L'arrêt de la croissance PEUGEOT décidé par les implantations à Mulhouse-Ile Napoléon et à Vesoul ne signifie pas l'arrêt de la croissance régionale ; car la S. A. PEUGEOT, depuis 1950, ayant augmenté son personnel de plus de deux fois en quinze ans, a favorisé *l'unification d'une vaste zone industrielle dont elle est le centre* ; elle a organisé autour d'elle tout un réseau de sous-traitants, qui disposent d'une clientèle propre, et a contribué à créer un vaste marché de consommation résultant d'une concentration rapide des lieux d'habitation du personnel autour du pôle sochalien.

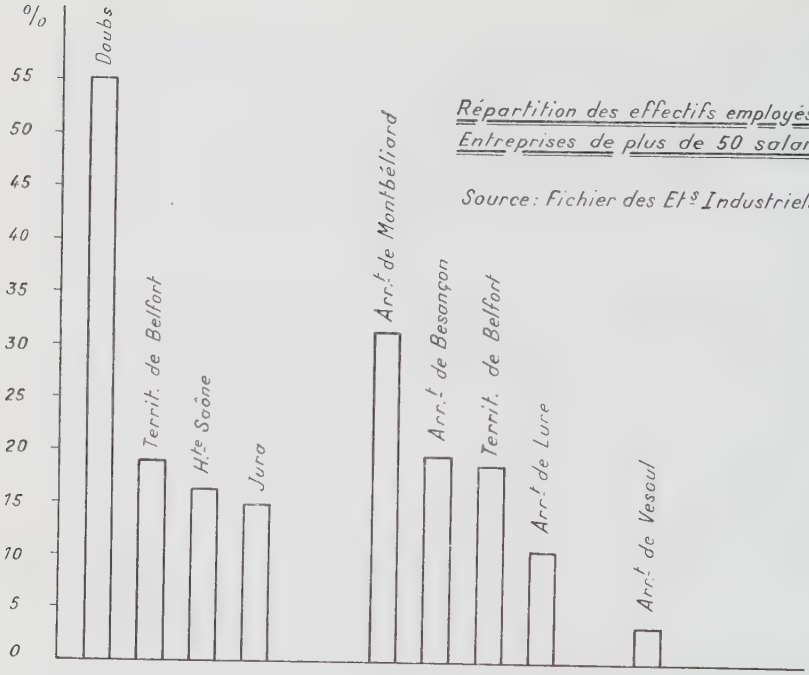
Si l'on se réfère à la carte établie par P. CLAVAL (31), entre 1957 et 1963, 42 entreprises ont disparu dans la région de Montbéliard, mais 28 ont été créées, dont deux à Sochaux, cinq à Montbéliard, quatre à Audincourt, deux à Valentigney et trois à Hérimoncourt. Cela signifie qu'une part des vides a été comblée, et dans la zone même du Groupe PEUGEOT ; mais le nombre des entreprises qui disparaissent est plus grand que celui des entreprises nouvelles. En fait, comme le remarque P. CLAVAL, l'appauvrissement de la diversité industrielle est plus marqué que ne le disent ces chiffres, car la plupart des créations sont des entreprises du bâtiment ! Or, ces entreprises, après avoir connu une activité sans précédent, grâce à une croissance urbaine précipitée depuis 1954, tendent à diminuer rapidement en nombre, avec le ralentissement de la construction, très marqué depuis 1965.

De ce tableau industriel régional doit-on tirer la conclusion d'une évolution vers une sorte de mono-industrie par secteurs ou, au contraire, du maintien et même du développement d'une certaine polyvalence ?

Il apparaît bien évident que les pôles de croissance de la Porte d'Alsace sont désormais centrés sur trois branches : la chimie, les constructions électromécaniques et surtout l'automobile. Les vallées vosgiennes et leur avant-pays sont en difficulté, soumises aujourd'hui à une crise de structure plus que de conjoncture. Le secteur de Mulhouse sort lentement d'une crise, qui a déterminé la ville à diminuer le nombre de ses entreprises au centre-ville et à les reporter, en les reconcentrant, sur sa banlieue : la seule grande usine textile est maintenant à Pfastatt, au N.O. de la ville, deux zones industrielles se développent à l'Ouest et surtout à l'Est de Mulhouse ; le centre-ville renforce son secteur tertiaire et se donne les Services qui lui manquent encore pour accueillir de nouvelles implantations. Les deux zones frontalières de Saint-Louis-Huningue et de Delle se montrent extrêmement dynamiques, grâce à une emprise des capitaux industriels suisses et aux achats fonciers considérables des firmes helvétiques.

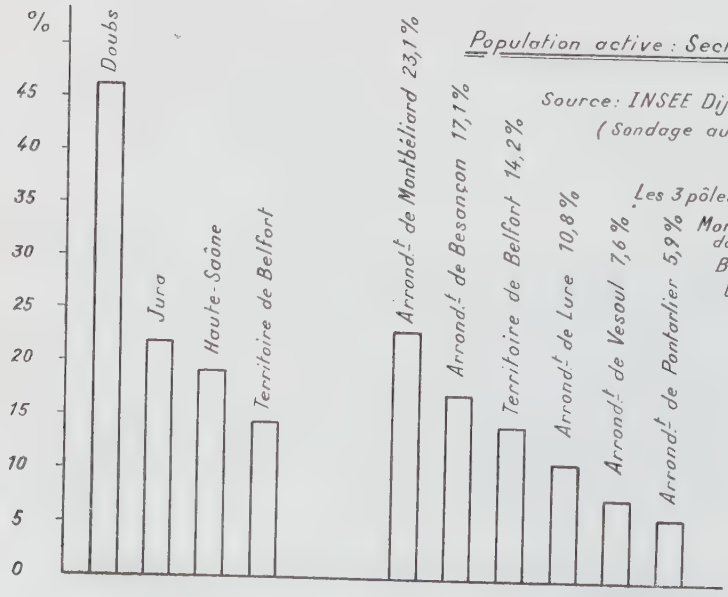
---

(31) P. CLAVAL, « La croissance de l'agglomération montbéliardaise et l'évolution des équipements commerciaux ». *Revue Géographique de l'Est*, 1965, n° 4, p. 449.



Répartition des effectifs employés dans les Entreprises de plus de 50 salariés.

Source: Fichier des Ets Industriels INSEE



Population active : Secteur secondaire

Source: INSEE Dijon. Recensement 1962
(Sondage au 1/20e)

Les 3 pôles industriels importants sont :
Montbéliard (41.940 travailleurs dans l'industrie)
Besançon (31.018)
Belfort (25.820)

Mais le véritable pôle de croissance régional est constitué par l'agglomération de Montbéliard-Belfort : le secteur septentrional, celui de Belfort, est assez stagnant ; par contre, le secteur méridional a eu en dix ans un essor tellement spectaculaire que les équipements et les services n'ont pas suivi cette croissance, si bien que la concentration industrielle, autour du Groupe des usines PEUGEOT de Sochaux, en souffre.

La mono-industrie n'existe véritablement que dans la zone de Montbéliard, partout ailleurs la polyvalence est maintenue et, même dans la zone de Montbéliard, nous avons vu que certaines usines ne sont pas que sous-traitantes de PEUGEOT.

Toutefois, quelques grandes usines ont pris en main les destinées économiques régionales, selon la loi contemporaine de concentration. Nous étudierons, par conséquent, les structures et le rayonnement de ces grandes entreprises dans le chapitre suivant.

CHAPITRE II

LES GRANDS CONSTRUCTEURS MÉCANIQUES ÉVOLUTION, STRUCTURE ACTUELLE ET RAYONNEMENT

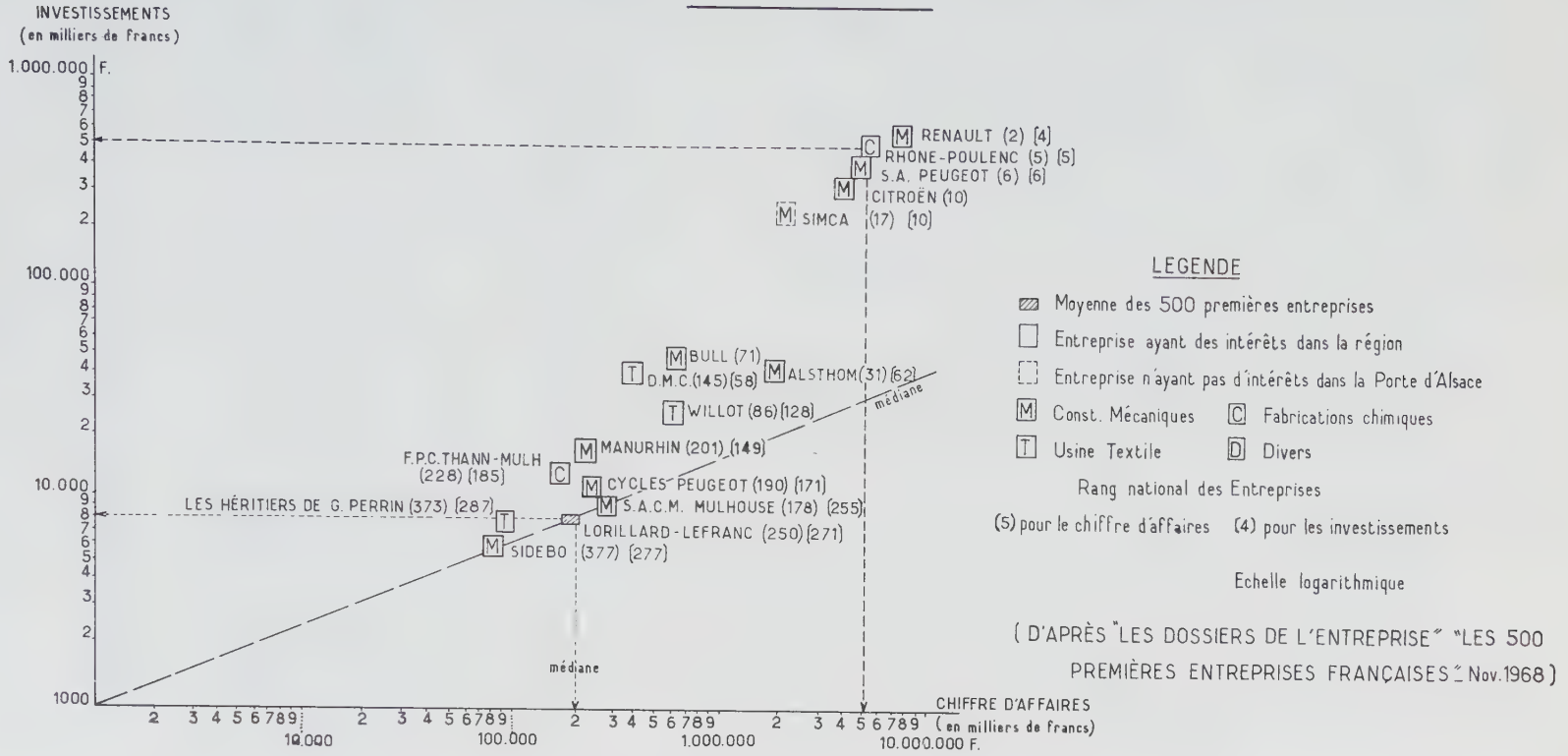
L'organisation industrielle de l'espace régional de la Porte d'Alsace repose actuellement sur quelques groupes dominant les activités régionales et que la puissance de ces groupes est telle qu'il est difficile aux autres industries de subsister indépendantes, de se reconvertir ou de s'implanter. Cinq groupes totalisent plus des deux tiers de la production totale de la Porte d'Alsace et emploient les quatre cinquièmes de la main-d'œuvre, si l'on tient compte de leurs sous-traitants régionaux. Pour PEUGEOT et ALSTHOM le rayonnement international est considérable et leur clientèle comporte presque tous les pays de la planète (exportation dans cent pays environ). Depuis quinze ans (1950-1965) par leur essor extraordinaire ce sont deux très grandes affaires françaises et européennes.

La Société des Automobiles PEUGEOT (SICAP) est l'une des premières puissances financières privées de France, 6 milliards d'investissements, le 7e groupe d'affaires du Marché Commun européen, le 10e constructeur européen, la 9e Société par l'importance de ses fonds en France, enfin le 3e constructeur d'automobiles de France. Sans avoir l'importance de FIAT à Turin (32), la Société PEUGEOT a son propre institut financier, comparable à l'I.F.I., la Foncière et Financière de Participations, au sein de la Société PEUGEOT Frères qui coiffe, nous l'avons vu, les diverses usines du groupe. Si FIAT fournit des emplois à Turin à 150 000 travailleurs, le Groupe PEUGEOT fait vivre directement 140 000 personnes dans un rayon de 40 à 60 km. L'ensemble des Sociétés PEUGEOT emploie plus de 35 000 ouvriers et employés pour un chiffre d'affaires annuel de près de trois milliards de NF (1965).

ALSTHOM-Belfort est le plus important établissement de la première entreprise française de gros matériel d'équipement électromécanique. Les investissements à Belfort dépassent cinq milliards d'anciens francs sur un programme de huit milliards uniquement consacré aux installations de Belfort. Tous les pays d'Europe, y compris l'U.R.S.S., et tous les pays du Tiers Monde, y compris la

(32) D'après P. GABERT, *Turin, ville industrielle*. Thèse, Paris, 1964, 314 p.

LA POSITION DES GRANDES ENTREPRISES DE LA PORTE D'ALSACE EN 1967 PAR RAPPORT A LEURS HOMOLOGUES EN FRANCE SELON LE PARAMÈTRE : INVESTISSEMENT - CHIFFRE D'AFFAIRES



LEGENDE

- Moyenne des 500 premières entreprises
- Entreprise ayant des intérêts dans la région
- Entreprise n'ayant pas d'intérêts dans la Porte d'Alsace
- M Const. Mécaniques — C Fabrications chimiques
- T Usine Textile — D Divers

Rang national des Entreprises

(5) pour le chiffre d'affaires (4) pour les investissements

Echelle logarithmique

(D'APRÈS "LES DOSSIERS DE L'ENTREPRISE" "LES 500 PREMIÈRES ENTREPRISES FRANÇAISES" Nov. 1968)

Chine Populaire, font appel à ses fabrications. Le chiffre d'affaires de l'ALSTHOM a doublé en l'espace de 7 ans (600 à 700 millions de NF) et ALSTHOM est devenu le troisième exportateur mondial de locomotives électriques et diésels électriques. La fortune de Belfort est aujourd'hui en grande partie liée à l'essor de l'ALSTHOM dont la principale usine de France est maintenant dans cette ville.

Les trois autres groupes, pour importants qu'ils soient, sont loin de ces deux Grands, dont la puissance échappe maintenant au contrôle des intérêts régionaux : la S.A.C.M. de Mulhouse-Graffenstaden avec des investissements de plus de un milliard d'anciens francs est l'une des principales usines françaises de fabrication de machines et chaudières pour l'industrie chimique et pétrolière, pour l'énergie thermonucléaire et divers types de machines-outils (ALSTHOM participe pour un tiers à son capital). Cette Société emploie près de 5 000 ouvriers. Le Groupe JAPY a été, nous l'avons vu, disloqué en quatre sociétés indépendantes. La Société de Mécanographie JAPY est la première Société Française de machines à écrire et à calculer. Elle a la première place dans le Groupe avec 45 % du chiffre d'affaires total. Son marché entre en concurrence sur le plan européen avec OLIVETTI. Enfin, la Société des Machines BULL a implanté à Belfort, à la place de D.M.C., une usine de fabrication de machines à cartes perforées, tabulatrices imprimantes faisant les calculs intermédiaires dans les ordinateurs électroniques, dont la fabrication est assurée à Angers. Elle joue elle aussi un rôle de premier plan.

A. — LE GROUPE PEUGEOT

Toute la puissance industrielle de la Porte d'Alsace dépend aujourd'hui de quelques très grands constructeurs mécaniques, tout spécialement des Automobiles PEUGEOT (33). Celles-ci dominent l'ensemble régional et en sont les pièces maîtresses.

1) *L'Essor des Usines d'Automobiles :*

Les Usines PEUGEOT sont nées bien après les débuts de la construction automobile, lancée par Armand PEUGEOT dès 1888. Celui-ci est l'un des grands pionniers mondiaux. L'automobile naît à Valentigney de la fabrication des tricycles ou quadricycles que construit l'usine de Beaulieu. Elle résulte aussi d'une résurrection sur le plan de la technique automobile de la vieille alliance du Wurtemberg et du Pays de Montbéliard, puisque le Wurtembergeois Gottlieb DAIMLER, qui a pris un brevet pour « un moteur à gaz,

(33) La raison sociale est précisément : Société Industrielle et Commerciale des Automobiles Peugeot (S.I.C.A.P.) ou Société des Automobiles Peugeot (S.A.P.).

avec allumage par tube incandescent » (*sic*) en 1885, vient de Valentigney accompagné d'un autre pionnier de l'automobile, Emile Levassor, pour conclure un accord avec Armand Peugeot. La première automobile à pétrole est née. Les voitures Peugeot sont équipées de moteurs Daimler achetés à Levassor : une sorte de fiacre sans chevaux. Ce sont les « pétroleuses » (34).

En 1897, A. Peugeot, quittant Valentigney et la Société Peugeot Frères, décide de fonder la S.A. des Automobiles Peugeot avec ateliers à Audincourt et Lille. Il rassemble autour de lui des ingénieurs de qualité et développe la fabrication des voitures de tourisme qui vont demeurer la spécialité de la firme, tout en continuant d'engager des voitures dans les compétitions pour le renom et le prestige de la marque. Inaugurée en 1897 avec 4 000 m² et 120 ouvriers, l'Usine des « Autos », comme on l'appellera désormais à Audincourt, même quand les fabrications seront bien différentes, couvre deux ans plus tard 8 000 m² pour 350 ouvriers (35). La Société des Automobiles Peugeot est la première en France, et la seule d'abord, à disposer d'ateliers de mécanique et de carrosserie capables de fabrications complètes. Elle sera également la première à réaliser l'intégration complète des fabrications, de la Fonderie et de la Forge à finition.

En 1910, Armand et Robert Peugeot négocient une fusion regroupant les usines de Beaulieu, Audincourt et Lille. Avec un accroissement continu et rapide de la clientèle, il faut songer à une extension des usines. C'est alors que les Peugeot songent à Sochaux, sur la rive droite de l'Allan, dans une plaine d'alluvions dominée par la colline de la Chaux et quelque peu protégée des vents du Nord.

De 1920 à 1930, tout l'ensemble Peugeot est refondu. La révolution technique est effectuée sous l'impulsion de Robert Peugeot : c'est lui qui introduit la production en série et la fabrication sur chaînes selon l'exemple américain. Sur le plan financier, c'est l'alliance avec le financier de l'automobile Louis Rosengart, alliance du reste sans lendemain, car la S.A. Peugeot tient beaucoup à son indépendance. De cette aventure, Peugeot retire l'enseignement qu'il ne faut pas financer un investissement à long terme par de l'argent à court terme (Société Auxiliaire prenant en garantie les stocks de la Maison, tirant des traites sur cette Société, puis les faisant réescompter par la Banque de France). D'autre part, Peugeot renonce alors à produire pour la course et se spécialise dans la construction des voitures de tourisme et des camionnettes.

La crise de 1929 secoue la firme. Peugeot refuse les solutions de désespoir et, faisant appel à la solidarité de tout le Groupe, la Société Automobile tient bon, tandis que les membres du Groupe Peugeot et Cie et les Fils de Peugeot Frères, producteurs d'acier et d'outils, s'associent très étroitement.

---

(34) R. Sedillot, *De la crinoline à la 404*, Paris, Plon, 1960, p. 78.
(35) R. Sedillot, *op. cit.*, p. 98.

Sochaux, grâce à l'aide du Groupe, s'équipe surtout par autofinancement. Les usines y couvrent en 1933 50 hectares avec des ateliers sur 250 000 m², tandis que 150 autres hectares permettent d'édifier des cités ouvrières pour loger une part du personnel. Elles possèdent leur propre gare, à 1 km de la gare de Montbéliard, qui leur assure une desserte ferroviaire. Sur un terrain acquis à une filature, les services annexes s'installent en 1937 : transport, dépôts de locomotives intérieures, imprimerie, atelier de réparation, centre de livraison aux confins orientaux de Montbéliard.

Grâce au succès des nouveaux modèles construits en série : 201, 301, 401 (et même 601) et des 402, 302 et 202, et de perfectionnements techniques remarquables à l'époque (36), le nombre des ouvriers passe de 9 000 en 1933 à 11 000 en 1935, et même à plus de 13 000 en 1938. La réussite résulte d'une part de la concentration sur un petit nombre de modèles « par une spécialisation méthodique » et, d'autre part, d'une politique prudente d'autofinancement systématique. Le leitmotiv de la Maison est « l'Indépendance ». En même temps, Peugeot concentre ses fabrications dans la Région Parisienne à la Garenne, renonçant à son usine de mécanique d'Issy, et se lance dans la carrosserie de grand luxe. Le quart des voitures françaises de tourisme sort de Sochaux : c'est la part du lion ! Peugeot demeure avec Panhard-Levassor le seul constructeur des temps héroïques à prospérer. « Sochaux sort en 1938, 50 000 voitures par an, 30 voitures à l'heure » (37).

En même temps, les effectifs ouvriers se diversifient. Recrutée d'abord parmi les protestants du Pays de Montbéliard, la main-d'œuvre vient aussi de Haute-Saône et du Territoire de Belfort. Les étrangers s'implantent également. La vocation internationale de la Maison s'affirme sur tous les plans. Cependant, la crise provoque beaucoup de licenciements à Sochaux, le pourcentage des étrangers dans les effectifs retombe en 10 ans de 24 % à 9 %.

La situation difficile, héritée de la Seconde Guerre Mondiale (usines anéanties par bombardement et pillage) n'empêche pas un nouvel essor. La fabrication de la 203 est lancée dès la Libération et jusqu'en mars 1960 plus de 700 000 unités de ce type furent fabriquées. Dix ans après, en 1955, c'est au tour de la 403 de remporter un grand succès, non seulement sur le plan français, mais sur le plan mondial. La cadence des productions de 203 et 403 dépasse alors 800 voitures par jour : soit autant en 24 heures que durant les 10 premières années de production ! (38).

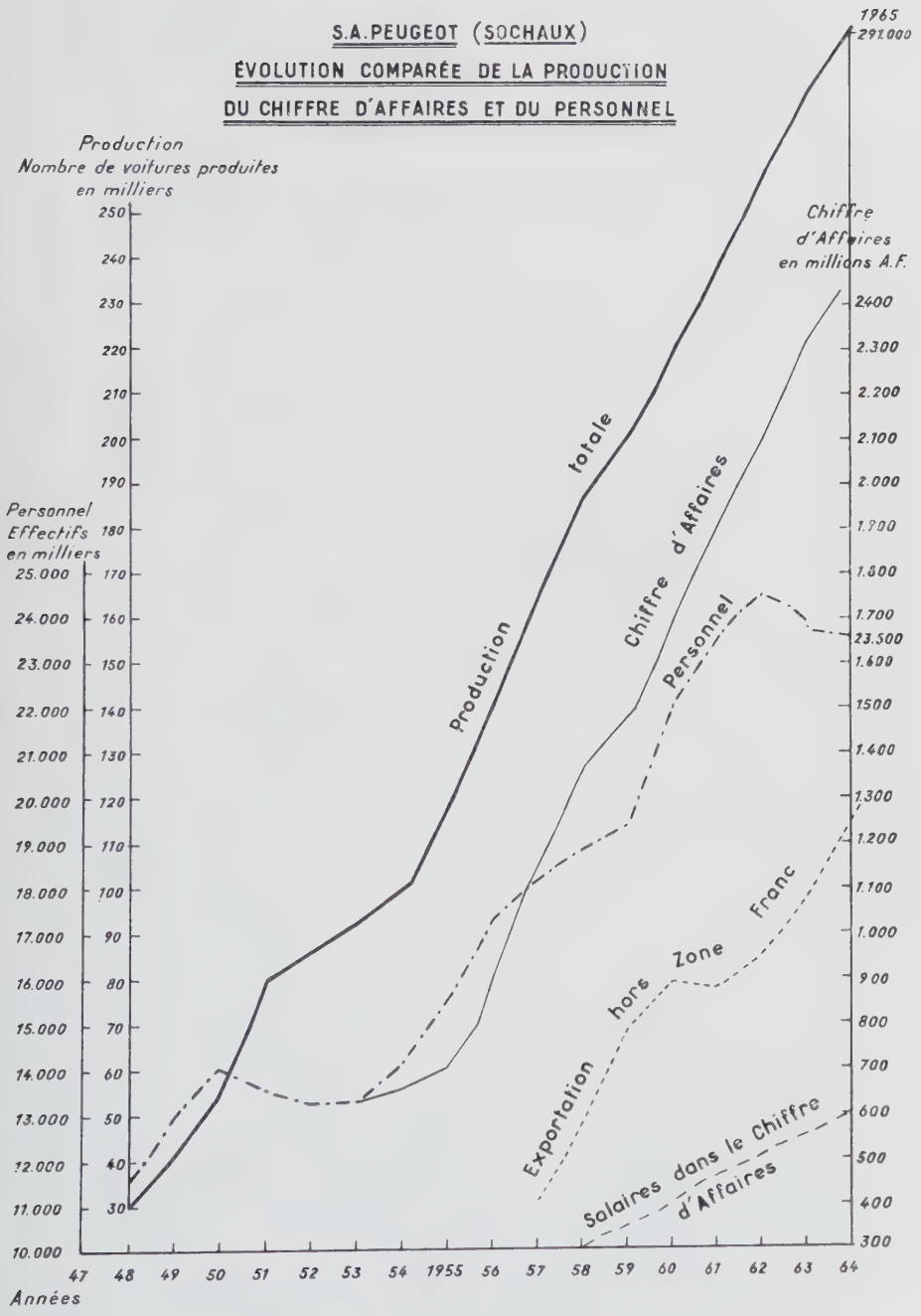
De 1954 à 1958 débute la grande évolution qui va faire de la S.A. Peugeot le géant industriel de l'Est français. En 1956,

---

(36) Roues avant indépendantes, freins autoserreurs, embrayages à disque, allumage Delco, châssis bloc tubes, amortisseurs hydrauliques.

(37) R. Sedillot, *op. cit.*, pp. 11 et 129.

(38) R. Sedillot, *op. cit.*, p. 145.


S.A. PEUGEOT (SOCHAUX)
ÉVOLUTION COMPARÉE DE LA PRODUCTION
DU CHIFFRE D'AFFAIRES ET DU PERSONNEL
Production
Nombre de voitures produites
en milliers
Personnel
Effectifs
en milliers
Chiffre
d'Affaires
en millions A.F.
1965
291.000
Production totale
Chiffre d'Affaires
Personnel
Exportation hors Zone Franc
Salaires dans le Chiffre d'Affaires
Années

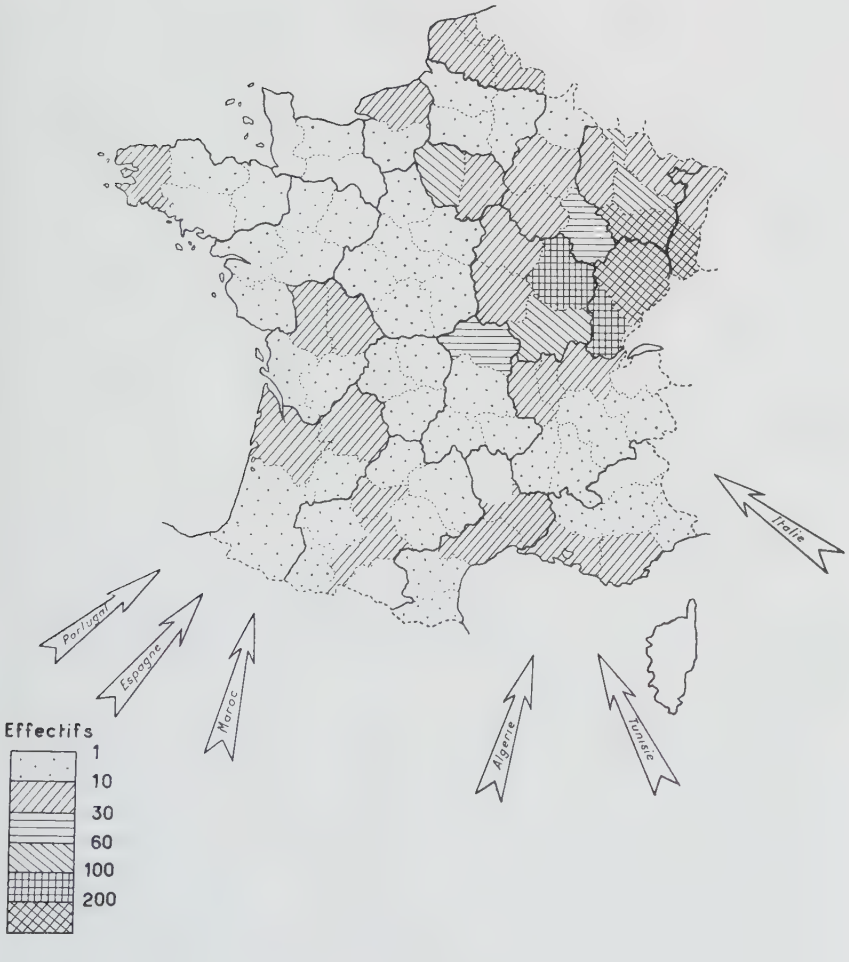
Ouvriers et cadres des Usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard
Par zone de recrutement (en % par année considérée) (*)
Source : Direction du Personnel S.A. Peugeot - Sochaux

Département ou Pays d'origine	En 1962 (sur 3 610 cas)	En 1963 (sur 2 885 cas)	En 1964 (sur 951 cas)	En 1965 (sur 2 321 cas)	En 1966 (sur 2 157 cas) (au 1-10-1966)
1. *Français :*					
Département du Doubs	20	27	29,9	30,63	25,40
Haute-Saône	16,1	18,7	20,4	19,04	13,67
Territoire de Belfort	7,5	8,6	7,6	9,56	7,23
Total « local »	43,6	54,3	57,9	59,34	46,30
Vosges	9,5	8,4	7,6	6,89	4,59
Jura	3,4	4,1	4,6	1,90	1,20
Haut-Rhin	2,3	3,8	3,2	2,33	2,18
Bas-Rhin Moselle Meurthe-et-Moselle Haute-Marne Côte-d'Or Saône-et-Loire	6,9	7,3	6	5,64	6,16
Total « rég. extra-local »	22,1	23,6	21,4	16,76	14,14
Autres départements	15	14,4	17	13,44	19,98
Français d'Algérie	4,8	3,6	2,5	1,55	DOM 0,65
Total des Français	85,5	95,9	98,8	91,00	81,08
2. *Algériens*	5,2	1,9	0,4	3,70	2,74
3. *Autres étrangers*	9,3	2,2	0,8	5,30	16,18
Total général	100	100	100	100	100

Le pourcentage régional extra-local est en baisse constante. Le pourcentage des « extra-régionaux » et des étrangers tend à s'accroître. Le pourcentage d'embauchés de Haute-Saône a brusquement baissé.

commencent à apparaître les « machines-transfert » (39) qui, dans les ateliers de la Mécanique, permettent l'automatisation des fabrications et une production croissant en progression géométrique. A partir de 1957, les statistiques prouvent que le chiffre d'affaires croît plus vite que les effectifs, lesquels ont pourtant doublé de

OUVRIERS EMBAUCHÉS PAR PEUGEOT
SOCHAUX-1962



(39) Les « machines transfert » sont des calculatrices électroniques qui exécutent automatiquement sur commande des pièces de grande précision.

1953 à 1963, passant de 10 966 à 20.324 entre ces deux dates (40). La production passe de 125 000 voitures en 1955 à 204 000 en 1960 et 275 000 (fin juillet 1964), ce qui veut dire qu'elle a plus que doublé en dix ans. A partir de 1958, les exportations dépassent les 50 000 voitures par an et, à partir de 1960, plus du tiers de la production est destiné à l'exportation, ce qui élargit, au domaine international, le rayonnement de PEUGEOT. La marque est désormais bien implantée, dans les pays européens limitrophes (Suisse, République Fédérale d'Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Espagne) ; mais elle l'est également en Argentine, en Australie, en Afrique du Sud. au Kenya.

En même temps, les zones de recrutement se modifient, comme le montre le tableau ci-contre sur le pourcentage des embauchés entre 1962 et 1966.

Les nécessités d'une croissance continue obligent pendant la décennie 1953-1963 à une embauche continue de nouveaux personnels, pour répondre à l'accroissement des chaînes de montage, à la Carrosserie notamment. Tous les départements français sont prospectés par les Services de la Main-d'Œuvre. La carte des ouvriers, embauchés en 1962, montre que les cinq départements les plus proches (Doubs, Territoire de Belfort, Haute-Saône, Haut-Rhin et Vosges) envoient de forts contingents à Sochaux : ils sont suivis par la Côte-d'Or, le Jura, mais également la Saône-et-Loire et la Meurthe-et-Moselle. C'est assez dire les dimensions nationales de l'entreprise. Sur le plan de l'embauche étrangère, Algériens et Espagnols viennent en tête suivis par les Italiens, qui trouvent maintenant une embauche plus facile chez eux.

2) *L'Organisation des Fabrications : une intégration verticale très poussée, mais non totale.*

Les postes de travail se sont bien transformés par rapport à la décennie précédente. La Forge diminue de plus en plus d'importance, car son activité a été transférée à Mulhouse-Ile Napoléon, en grande partie. Les autres postes ont été profondément renouvelés et surtout très automatisés :

La *Mécanique* (89 000 m² en 2 usines — 2 800 ouvriers — 2 100 machines-outils et 47 machines-transfert) va perdre de l'importance également avec la redistribution de certaines fabrications (boîtes de vitesse, ponts arrières) dans les usines de la SICAP à Vesoul et Mulhouse. La Mécanique dispose d'ateliers très spécialisés. Les pièces brutes sont usinées selon des « gammes » mises au point par le « planning central ». Les ateliers « banalisés », disposés en lignes parallèles, sont organisés avec des machines techniquement semblables et devant fournir leurs produits selon des cadences étudiées scientifiquement en laboratoire et régulièrement contrôlées. De

(40) Statistiques de la S.A. Peugeot.

grosses « machines-transfert » surgissant au-dessus des tours, fraiseuses, rectifieuses, brocheuses et perceuses plus traditionnels, accomplissent une série d'opérations rigoureusement automatiques. Sur place existent des bancs d'essai automatiques et des chambres d'écoute pour les boîtes de vitesse. Ces micro-laboratoires d'ateliers sont transférés de plus en plus vers Mulhouse et Vesoul. Un convoyeur aérien, franchissant la route nationale Montbéliard-Belfort, dite « route de Sochaux », relie la Mécanique Nord et la Mécanique Sud. Les « Mécaniques » sont le domaine des ouvriers qualifiés et spécialisés.

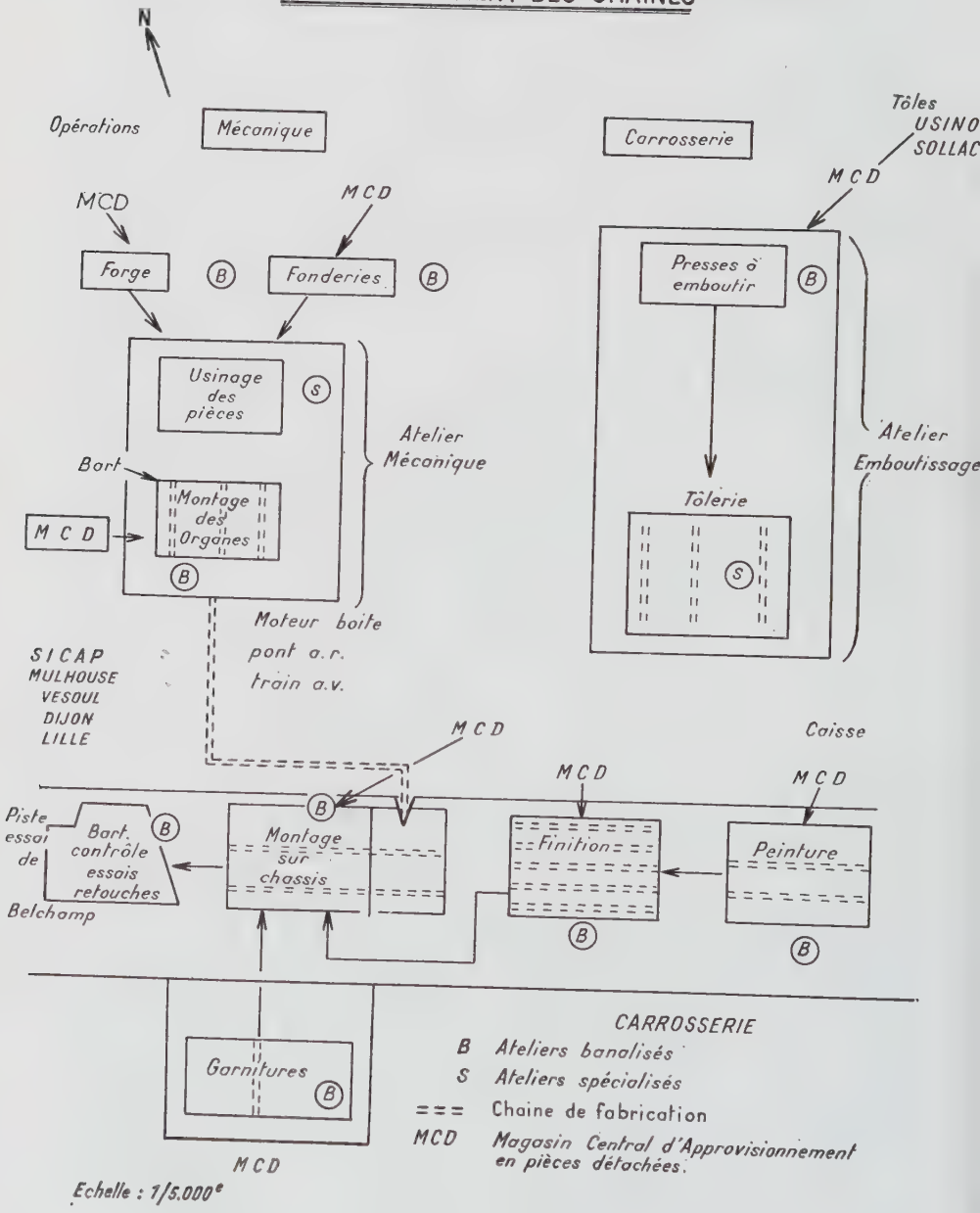
Parallèlement, l'*Emboutissage* (133 000 m², 2 700 ouvriers) transforme les tôles en éléments de la « caisse » (quelques 600). 200 presses à poinçons multiples de 320 à 1 500 tonnes emboutissent à des cadences variables selon les besoins de 6 à 110 coups par minute. Peintes de diverses couleurs, jaunes, vertes, rouges et bleues, elles ont exigé des fondations puissantes reposant au-dessous des argiles rhénanes sur de solides assises calcaires. Les 600 pièces de la caisse sont ensuite assemblées par quelques mille pinces à souder suspendues, soudeuses monopoint, et par des machines à souder à points multiples, étudiées spécialement pour réaliser un assemblage particulier. L'automaticité est très grande : l'atelier d'emboutissage est celui qui compte le plus d'ouvriers spécialisés sur machines, à faible qualification ; cet atelier compte une majorité d'ouvriers d'origine rurale, hâtivement formés à ce travail toujours identique et n'exigeant pas de réflexion profonde.

La « caisse en blanc » une fois soudée, passe par convoyeur aérien au-dessus de la route de Sochaux pour rejoindre les ensembles mécaniques, batteries, roues et pneux aux ateliers d'assemblage de la *Carrosserie* (100 000 m², plus 30 000 m² de stockage, 4 200 employés et ouvriers dont 850 en horaire de doublage). Sur quatre chaînes parallèles (longueur des chaînes 10 km), les ouvriers spécialisés assemblent les divers éléments.

L'automatisation des manutentions de pièces est extrême entre les divers postes de travail ; pratiquement, l'ouvrier ne se déplace plus pour chercher les pièces. L'assemblage des soubassements de caisse se fait même par une chaîne-transfert automatique. 1 000 outils pneumatiques, 600 pistolets de peinture fonctionnent sans arrêt. Les caisses sont dégraissées, phosphatées, apprêtées, puis peintes par application de laque synthétique. Le travail de peinture est l'un des plus pénibles, souvent confié à des étrangers. Un puissant système de ventilation et de plan d'eau évite la poussière et réduit le ponçage. Une très importante installation pour peinture au trempé a exigé en 1966-1967 la construction d'un bâtiment à plusieurs niveaux de 11 000 m² au sol, pour y loger les cuves de trempes et les étuves de séchage.

Puis, sur une chaîne de 540 mètres, les caisses sont garnies de leurs accessoires ; des chaînes perpendiculaires à la chaîne de finition alimentent en phares, lunettes arrières, pare-brise. Munie de

PLAN DES FABRICATIONS DE LA SICAP SOCHAUX ET EMPLACEMENT DES CHAINES



ses fauteuils la caisse est lentement descendue par un palan électrique et vient s'emboîter sur le châssis déjà pourvu du moteur et de roues. La voiture, complète cette fois, reçoit batterie, calandre et volant.

Dans un grand crissement de freins, l'automobile quitte la chaîne par ses propres moyens, ayant à bord un essayeur en blouse blanche, qui l'expédie au banc d'essai sur rouleaux mobiles, puis à la piste d'essais reproduisant tous les types de routes (41). Chaque nouvelle voiture est soumise enfin à divers tests de contrôle effectués par des techniciens hautement qualifiés, avant d'être expédiée vers la gare de triage de l'usine à proximité de la rivière Allan. Plus de 900 voitures sortent ainsi quotidiennement.

Cette fabrication exige un strict « planning d'engagement ». La S.A. PEUGEOT fabrique, en effet, 39 modèles de base différents, mais compte tenu des options des clients concernant la couleur de la caisse, celle des garnitures, le modèle des pneus, le type d'embrayage, la présence d'un toit ouvrant, etc. Le nombre de combinaisons possibles est de plusieurs dizaines de milliers. Il existe, par exemple, 50 types de carrosseries ! Il faut donc une rigoureuse organisation du planning d'engagement sur les diverses chaînes, pour que les organes à monter arrivent à temps avec le minimum de stocks. On comprend ainsi l'exigence d'un engagement de plus de cinq cents techniciens dans l'élaboration de ce planning.

Pour la fourniture des divers éléments, PEUGEOT pratique l'intégration verticale, c'est-à-dire que l'usine de Sochaux fabrique elle-même une bonne partie de ce dont elle a besoin ; et le reste provient, pour une grande part, des usines filiales de l'ex-groupe INDENOR, maintenant partie intégrante de la SICAP. C'est ainsi que les moteurs diesel viennent de l'usine de Lille, ainsi que les compresseurs. L'usine de Dijon fournit les ponts arrières, spécialement ceux des véhicules utilitaires. Mulhouse-Ile Napoléon fabrique les boîtes de vitesse. La fonderie de bronze s'effectue à la S.E.M.A.S., filiale de PEUGOT et Cie, à Hérimoncourt. La fonderie de fonte est concentrée à Sochaux et PEUGEOT est actuellement le troisième fondeur de France (fonte-alliages légers).

La *Fonderie* occupe à Sochaux 50 000 m² — 1 700 ouvriers dont plus de 400 ouvriers-techniciens et agents de maîtrise, qui produisent mensuellement de 2 000 à 2 500 tonnes de pièces coulées, dans un bâtiment qui présente la particularité d'avoir ses chantiers de moulage, de fusion et de parachèvement au premier étage, le rez-de-chaussée étant occupé par les soutes de stockage des matières premières, ce qui a l'avantage d'économiser une place déjà trop mesurée.

---

(41) Cette piste, installée à proximité de l'usine de Sochaux, où les voitures à peine montées sont essayées, ne doit pas être confondue avec celle, expérimentale, de Valentigney - Forêt de Belchamp, qui est commune, maintenant, aux essais Renault et Peugeot.

La mécanisation est très poussée, car le travail est pénible et dangereux. Il existe un chantier entièrement automatique pour la fabrication des blocs cylindres, poulies de frein et volants moteurs des voitures 404, 204 et maintenant 504.

A la fonderie de fonte s'ajoute également une fonderie d'acier (5 500 m²) et une fonderie d'aluminium (10 250 m²).

Au total, 100 000 m² environ sont consacrés à la fonderie : 4 000 tonnes de pièces sont coulées par mois dont 3 800 sont destinées au montage des voitures et 200 à la fabrication de pièces d'outillage.

Si la concentration verticale est très poussée à Sochaux, on assiste aujourd'hui à l'essaimage de certaines fabrications ! L'usine de Bart, par exemple (près de Voujeaucourt), sur 87 000 m² dont 33 600 en bâtiments, fabrique tous les amortisseurs, les suspensions, les faisceaux électriques. Depuis 1966 existe à Vesoul un magasin général des pièces détachées en provenance des sous-traitants régionaux et parisiens.

Cette évolution technique des fabrications a entraîné des variations d'effectifs dans les divers services et usines à Sochaux, comme le montre ce tableau :

	Déc. 1937	1949	1953	1955	1957	1960	1964	
Forge	943	351	330	402	481	520	423	—
Fonderie	1 254	1 244	1 226	1 589	1 831	2 180	2 200	+
Mécaniques (Nord et Sud)	4 757	3 669	3 430	3 499	3 585	3 474	2 875	—
Mécan. Bart							910	
Emboutissage	2 236	1 449	1 697	2 243	2 739	3 181	3 477	+
Carrosserie	3 573	1 941	1 866	2 566	3 243	4 288	4 386	+
Direction :								
Qualité (*)						1 353	1 490	+
U.M.E. (**)							185	
O.G.E.M. (**)	392	1 127	1 228	1 294	1 544	1 461	1 665	+
O.F.E.C. (**)		627	711	762	831	851	914	+
Total	14 439	12 943	13 918	15 559	18 050	21 746	23 946	

(*Source :* Direction du Personnel de la S.A. Peugeot à Sochaux).

(*) S'occupe de la formation des contrôleurs de fabrication qui assurent les contrôles à la forge, à l'emboutissage et assemblage tôlerie et à la mécanique.

(**) U.M.E. : Utilisation et contrôle Matériel Electrique ; O.G.E.M. : Outillage Général et Entretien Mécanique ; O.F.E.C. : Outillage Forge Emboutissage Carrosserie.

De ce tableau de répartition par service, il ressort que les effectifs ont diminué à la Forge, à la Fonderie et à la Mécanique (de 2,23 à 1,20 % de l'effectif pour la Forge) ; ils ont, par contre, très largement et régulièrement augmenté à l'Emboutissage et, surtout, à la Carrosserie depuis 1955 (de 1962 à 1966, 18,60 à 20 % de l'effectif total) dans une moindre mesure à la Fonderie. Il faut noter aussi l'importance prise par les divers contrôles de la Direction Qualité et les Services d'Outillage et d'Entretien. L'usine s'est enrichie depuis le lancement de la 403 de laboratoires de recherches à Belchamp (au moins 300 personnes employées, dont 200 ingénieurs et techniciens).

L'évolution se marque également sur le plan des bâtiments. En tête viennent maintenant l'Emboutissage et la Carrosserie (juin 1966).

	Superficies au sol	Superficies développées
Emboutissage (Nord et Sud)	161 000 m²	176 900 m²
Carrosserie	117 800 m²	162 400 m²
Mécanique (Nord et Sud)	82 200 m²	100 600 m²
Fonderies	62 800 m²	83 000 m²
Forges	14 100 m²	14 300 m²

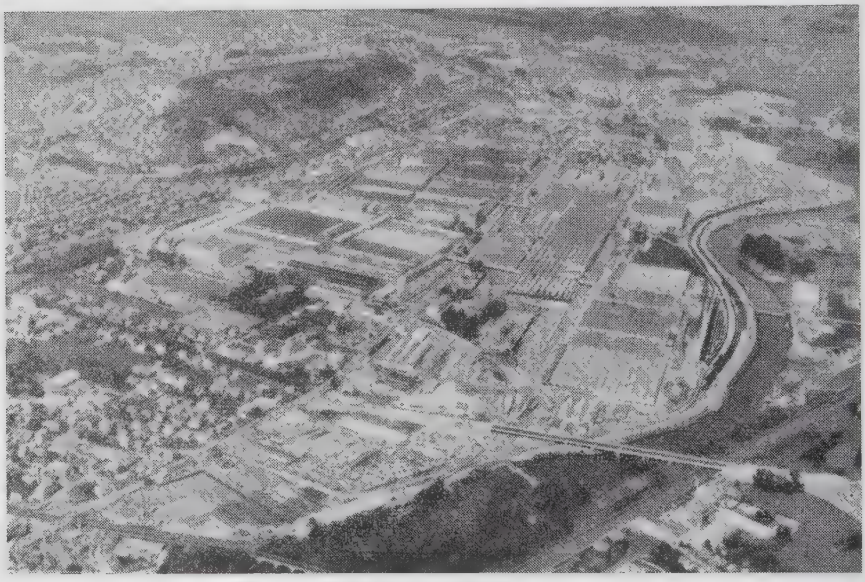
On a construit, par contre, un atelier spécial de conditionnement des pièces expédiées aux usines de montage, implantées dans divers pays, et les parcs de stockage de semi-finis ont été accrus. La surface totale occupée à Sochaux représente plus de 600 000 m² au sol et 775 000 m² en élévation pour un effectif de 24.800 emplois (1966) (42). C'est la surface maxima compatible avec les possibilités de la plaine de l'Allan, au pied de la colline de la Chaux ; encore, a-t-on établi de nouveaux parkings et un réseau ferroviaire de triage, en détournant vers le Sud le cours de l'Allan, tout en réservant des superficies pour le futur port fluvial, sur le canal à grande section (port d'Exincourt-aval).

3) *L'essaimage récent sur Mulhouse.*

Ce contact est d'autant plus important que les usines de Sochaux se dédoublent maintenant sur Mulhouse-Ile Napoléon, à

(42) Renseignements fournis par la Direction générale des usines et particulièrement par M. Turin, Directeur général à Sochaux, que nous tenons à remercier très vivement.

proximité du canal de Nieffer, déjà à grande section. L'implantation a commencé depuis août 1962. Cet essaimage est lié au manque de place à Sochaux, à la nécessité de disposer de réserves « stratégiques » en prévision d'un essor continu. Le montage est maintenu à



(Cliché S.A. PEUGEOT).

Vue aérienne des Usines de la S.A. PEUGEOT (Sochaux).

Sochaux, mais l'usine de l'Ile Napoléon est déjà spécialisée dans les boîtes de vitesse et peut évoluer à l'avenir vers un centre complet de fabrications.

L'implantation géographique est excellente : 200 ha d'un seul tenant à l'orée de la forêt de la Hardt, à proximité de Mulhouse. Les conditions naturelles sont meilleures qu'à Sochaux : les alluvions du Rhin, sables et galets constituant les hautes terrasses donnent un sol plus égoutté que les argiles de la plaine de Sochaux ; la nappe phréatique située à — 14 m est inépuisable, parce qu'alimentée par les pertes du Rhin ; la dénivellation est très faible : 1 m sur 1 km 500, à peine suffisante pour l'écoulement des égouts. Les conditions humaines sont également favorables : nous avons vu la main-d'œuvre rendue progressivement disponible par le déclin des mines de potasse, d'où une réserve de main-d'œuvre disponible à 12-14 km de l'usine (et non à 40 et 50 km comme dans le cas de Sochaux). Jouent également la relative proximité de Sochaux et l'existence d'un puissant triage S.N.C.F. à l'Ile Napoléon (très supérieur à celui de Montbéliard, qu'il a fallu doubler par le propre

triage des usines de Sochaux) ; les projets d'autoroute et d'extension du canal à grande section jusqu'à Montbéliard et Exincourt renforcent encore les avantages.

(Cliché S.A. PEUGEOT).

Usine PEUGEOT - Ile Napoléon.

Des raisons techniques et humaines tout à la fois ont poussé aussi à la spécialisation de l'usine d'Ile Napoléon. Un nouveau type de forge a été implanté. Le forgeage à Sochaux était tributaire d'une habileté manuelle exceptionnelle dans la qualité de la chauffe et le travail de forgeage. Les bons forgerons se recrutent de moins en moins dans le pays de Montbéliard ; car, les vieilles forges, même celle d'Audincourt (43), n'ont plus d'importance. A Sochaux tout reposait sur l'homme ; l'on y maintient, du reste, le forgeage du vilbrequin, où il faut encore un tour de main.

Dans une zone, comme le Sud de l'Alsace, où ce métier n'existe pas, il a fallu mettre en place un matériel, qui ne demandait pas

(43) Ces forges d'Audincourt ont même cessé leurs fabrications en 1968.

ces qualités humaines : le chauffage à régulation automatique et un matériel d'estampage n'exigeant pas beaucoup d'habileté. C'est pourquoi la Forge à l'Ile Napoléon est fondée sur le chauffage électrique par induction, avec mise en route extrêmement rapide (10 minutes et non 1 heure et demie comme à Sochaux). L'amortissement de la différence de coût a pu s'effectuer en un peu plus de deux ans !

Cette préoccupation d'économiser de la main-d'œuvre et de remplacer la qualité humaine par l'automaticité a conduit à la Fonderie sous pression. On a introduit à l'Ile Napoléon le procédé du moulage sous pression, consistant à injecter le métal liquide dans l'empreinte en exerçant une pressin mécanique et hydraulique. Il en résulte une réduction des épaisseurs, des pièces de plus grand volume, puis l'injection se faisant en fractions de seconde, le métal est encore liquide, lorsqu'il pénètre dans les empreintes. Avec une économie de métal, une réduction de la main-d'œuvre qualifiée, on obtient une précision plus grande. Grâce à ce procédé révolutionnaire, l'usine de fonderie d'Ile Napoléon sur 7 500 m² couverts dispose de 7 fours de 800 kg/heure de capacité de fusion, utilisant du fuel léger avec flamme sur le bain ; la production est de 210 tonnes par mois de pièces coulées. Cette production est assurée par un personnel de 150 hommes seulement (à Sochaux, 4 000 tonnes avec 2 200 ouvriers) (44).

Ce développement a été possible grâce à la proximité des barrages rhénans (Kembs et Ottmarsheim). Le courant à 63 000 volts est transformé sur place en courant de 20 000 volts. Le gaz utilisé est actuellement du propane liquide, en provenance de Donges par chemin de fer. La proximité de la voie ferrée a donc beaucoup d'importance.

L'aspect de l'usine de l'Ile Napoléon, à 10 km de Mulhouse, donne une impression de bâtiments très aérés, n'occupant que le tiers environ du vaste terrain de 227 ha, sur la lisière de la forêt de la Hardt, entre le canal de Huningue-Nieffer au Sud-Ouest et la la route nationale 39 de Mulhouse à Chalampé. Les bâtiments s'étalent sur 100 000 m² couverts et se répartissent en cinq groupes. Vers le Nord, au centre du terrain, la grande usine de Mécanique qui est, en réalité, un immense hall d'usine flanqué d'un atelier de traitement thermique et de deux magasins d'outillage ; avec ses annexes, l'ensemble de Mécanique s'étale sur plus de 5,5 ha (45) et occupe 1 200 personnes. On y fabrique les boîtes de vitesse (1 050 pour 404 et 570 pour 204 par jour sur 235 jours ouvrables). La

(44) Renseignements fournis par enquête auprès du Directeur des usines de Peugeot. Ile Napoléon, qui mérite notre gratitude.

(45) L'usine de mécanique s'est agrandie de 3 500 m² couverts en 1966-1967 (d'après le bilan de la S.A. Peugeot, 1967).

Forge est au Sud-Est sur 2,20 ha. Elle emploie environ 300 personnes pour produire plus de 4 000 tonnes de pièces par mois expédiées ensuite au montage de Sochaux. En 1969, la Forge Sicap sera implantée en totalité à Mulhouse. La Fonderie à l'Est est moins importante (6 000 m² seulement), mais à partir de 1967 elle doit assurer environ 40 % des besoins en pièces coulées sous pression, soit environ 385 t/mois de pièces en aluminium. Il y a seulement deux chaînes de montage très courtes (55 m) pour les boîtes de vitesse occupant une centaine de personnes sur les 2 800 que comptait l'usine en 1966.

Comme à Sochaux, la voie ferrée joue un rôle essentiel. L'acier arrivé sous forme de barres des Forges de la Loire à Firminy, les tôles d'Hagondange et de Dunkerque, mais aussi de Duisburg ; tous les lingots d'aluminium viennent de Rioupéroux et Saint-Jean-de-Maurienne par la route (une quinzaine de camions par mois). Le canal est pour l'instant utilisé uniquement pour l'arrivage du fuel (8 000 tonnes par an). Un canal à grande section permettrait le transport à Sochaux des boîtes de vitesse et des semi-finis en fonte ou en aluminium sur barges. Ce transport se fait vers Sochaux pour l'instant, par la route, en utilisant de 16 à 20 camions chaque jour. Des pièces forgées et coulées sont livrées, à la fois à Sochaux et à l'usine Indenor de Dijon, ainsi que des éléments de transmissions. Par conséquent, il s'agit à l'Ile Napoléon d'un début d'intégration verticale comparable à celle de Sochaux.

Le capital investi est de 21 milliards d'A.F. sur 110 000 m² construits (Sochaux : 140 milliards d'A.F. sur 650 000 m²). L'automatisation a entraîné de très fortes immobilisations, de même l'infrastructure indispensable, y compris les adductions d'eau pour une usine fortement consommatrice (qui n'est pas comme à Sochaux installée à proximité d'une rivière). Le financement de l'usine de Mulhouse a trois origines : Indenor (part d'autofinancement propre à cette firme, aujourd'hui absorbée par la Sicap), apport en capital de la S.A. Peugeot et mutation de matériel de Sochaux, enfin emprunt sur 10 ans au Crédit National (7,5 milliards).

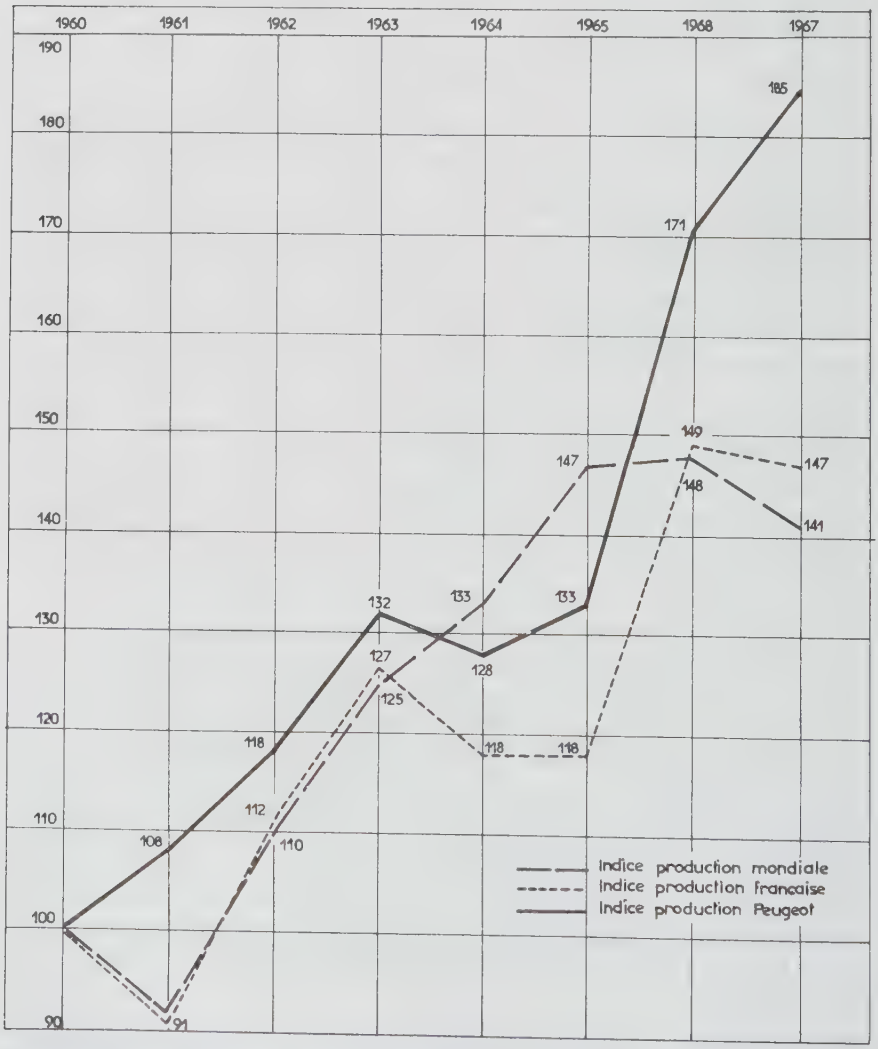
Sur le plan de la main-d'œuvre, seulement trois cents personnes environ ont été distraites de Sochaux et installées en trois ans, avec leur famille, près de Mulhouse. L'usine a recherché, le plus possible, sur place, sa main-d'œuvre. Celle-ci est, dans l'ensemble, peu qualifiée et provient des zones des mines de potasse et du Sundgau. On compte en 1966, sur 2 800 personnes employées, 418 O.P. et 1.830 O.S., 314 techniciens-maîtrise, 10 ingénieurs et 93 employés.

Les deux usines de Sochaux et de l'Ile Napoléon constituent maintenant un « pool » de fabrication extrêmement coordonné et symbolisent l'union, désormais étroite, des deux parties de la Porte d'Alsace.

4) *Les problèmes financiers liés à la croissance.*

Depuis 1959 plus particulièrement, la politique de la Société des Automobiles PEUGEOT a consisté dans la modernisation systématique du matériel. L'étude descriptive des divers services l'a bien montré.

Dans les bilans successifs depuis dix ans, la part des amortissements de matériel n'a cessé d'augmenter, et ces amortissements



Evolution de la production PEUGEOT, de la production française et de celle des principaux pays producteurs.
De 1960 à 1967 sur la base 100 en 1960.

ont des durées de plus en plus courtes (amortissement sur 8 ans). Le lancement de chaque nouveau type de voitures oblige à des investissements considérables par étapes (outillages spéciaux d'abord, matrices nouvelles pour les presses à emboutir, machines spécialisées, de nouvelles installations et de nouveaux bâtiments).

Or, ces investissement (46) croissent en progression géométrique, parallèlement aux chiffres d'affaires annuels et à la production totale. Ils sont la conséquence d'une politique d'expansion continue. L'accroissement des immobilisations en matériel, machines et bâtiments est de l'ordre de 3 à 4 milliards d'A.F. par an, depuis 1958 (compte tenu de la politique de stabilisation qui a freiné cette expansion durant les années 1963 à 1965).

Cependant, avec 15,5 % d'investissements de la Construction Automobile de 1955 à 1960, par exemple (4e rang des constructeurs français sur ce plan après RENAULT 32,5 %, SIMCA 27,9 % et CITROEN 24,1 %) (47), la S.A. PEUGEOT réussit à accroître sa productivité de 120 000 voitures produites en 1955, à 200 000 en 1960, soit une augmentation de *60* % en cinq ans (48).

Durant cette même « période-test », le chiffre d'affaires progresse parallèlement, les exportations doublent en valeur, mais le personnel passe de 15 500 à 19 400, ce qui correspond à un accroissement seulement égal à 7,9 %. Cette période est cruciale pour comprendre le tournant pris par la S.A. PEUGEOT. A partir de 1960, et surtout de 1962, les effectifs du personnel se stabilisent aux alentours de 25 000 personnes à Sochaux (25 800 personnes fin 1967). L'automatisation progresse de manière considérable. Les Services du Planning de Fabrication organisent une planification beaucoup plus scientifique, à l'aide de deux ordinateurs qui effectuent des calculs prévisionnels à long terme pour les cinq années suivantes, avec programme de fabrication modifié tous les six mois en fonction de la conjoncture française et internationale.

5) *Rayonnement mondial et mutation récente en firme d'envergure internationale.*

Il ne faut pas oublier, en effet, que la croissance des Usines de Sochaux et de Mulhouse est étroitement dépendante maintenant du Marché International de l'Automobile, puisque 40 % de la production y est consacrée en 1965 (49) et que les exportations ont quintuplé de 1957 à 1965. Le rôle mondial de PEUGEOT s'est affirmé puisque le commerce des voitures s'effectue dans plus de cent pays

---

(46) Les investissements étaient, en 1967, de 253 millions de francs et le chiffre d'affaires hors taxes de plus de 3 235 millions de francs.

(47) D'après LANDRY A., *Revue Economique*, sept. 1961, pp. 689-754 (voir p. 742).

(48) La production totale (403, 404, 204 et J 7) a atteint 405 000 voitures à la fin de 1967, soit une production doublée en sept ans (1960-1967).

(49) 41,5 % de la production totale (835 000 véhicules) ont été exportés en 1967.

(28 en Europe, y compris récemment l'U.R.S.S., 29 en Afrique, 23 en Amérique, 22 en Asie), les meilleurs étant, par ordre : l'Allemagne Fédérale, le Bénélux, l'Argentine, la Suisse, les Etats-Unis, l'Union Sud-Africaine, la Suède, la Finlande, l'Australie et la Malaisie. Pour mieux asseoir la marque ou satisfaire au désir de ces gros clients, la S.A. PEUGEOT a développé les implantations d'usines d'assemblages à capitaux nationaux. L'Argentine est seule à détenir une Société directement filiale, la SAFRAR, à 30 km de Buenos-Aires, établie avec des capitaux de la S.A.P. qui assemble les voitures expédiées de Sochaux en pièces détachées. Il existe d'autres filiales à capitaux nationaux, d'après le nombre de voitures montées en 1965 : Malines en Belgique, Sarrebrück en République Fédérale Allemande, Zürich (Suisse), New-York, Montréal.

Pour maintenir et développer ce réseau de vente nécessaire au maintien du taux d'expansion modéré de 5 à 8 % par an, la S.I.C.A.P. (groupant la S.A. PEUTEOT et INDENOR) s'est associée à la R.N.U. RENAULT depuis le 22 avril 1966. Cette association respecte l'intégrité des structures respectives, maintient l'autonomie financière complète et l'indépendance du réceau commercial à l'intérieur de la France ; par contre, elle institue une coopération étroite sur le plan de la recherche scientifique et des études, conditionnant le développement industriel, rationalise leurs investissements, en améliorant leurs conditions de production et en appliquant une politique commune d'achat de fournitures et de biens d'équipement (50). Ce nouveau groupe RENAULT-PEUGEOT se situait, en 1966, au 3e rang des constructeurs du Marché Commun, derrière VOLSKWAGEN et FIAT (51). Des usines communes de montage ont été implantées au Canada (Montréal) et au Pérou (Lima). De même, une association a été réalisée en Malaisie, en 1967, entre la firme japonaise TOYOTA et la S.A. PEUGEOT (52).

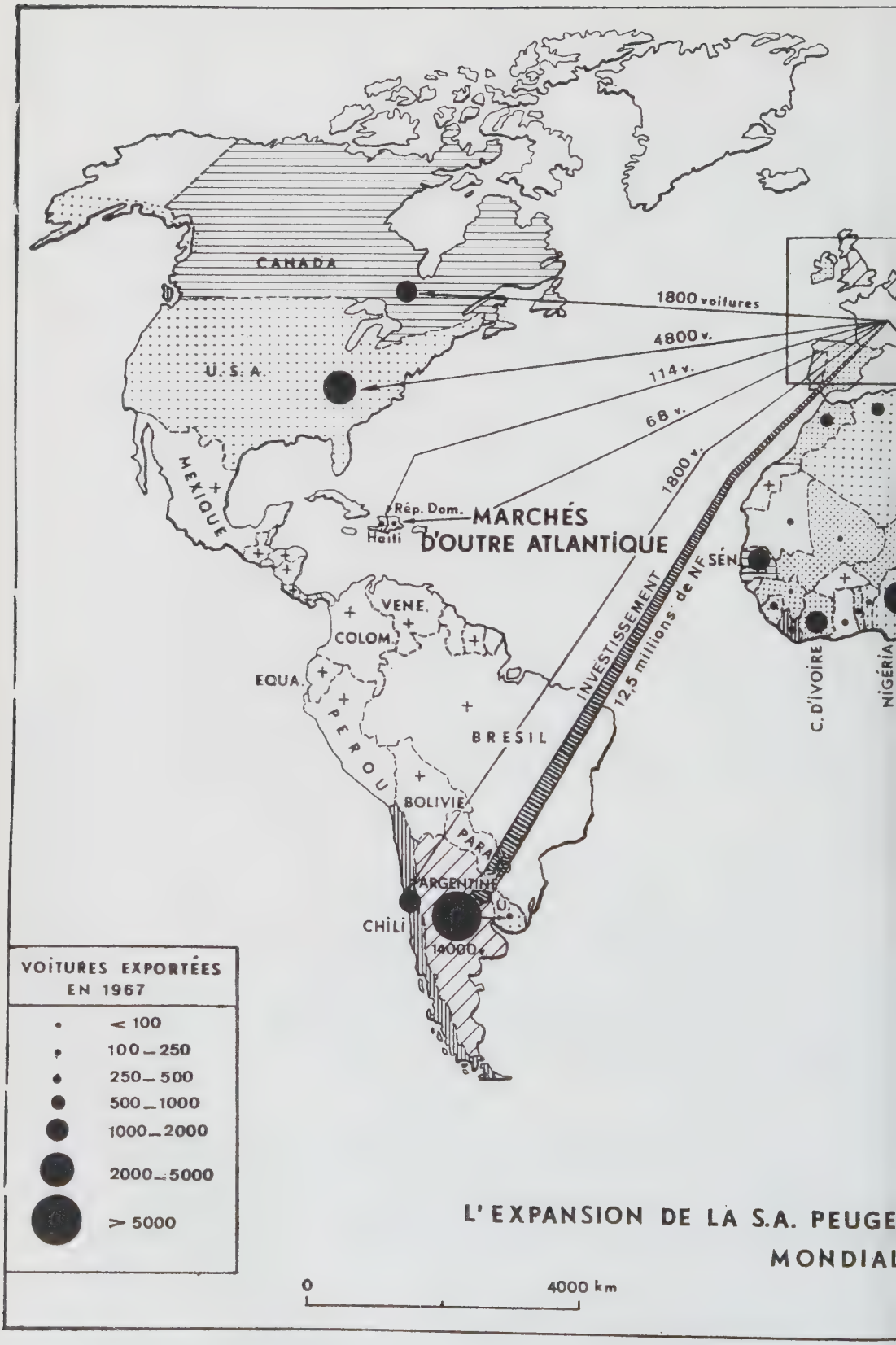
Ces accords sont de portée considérable : ils ont donné une dimension nouvelle à la S.A. PEUGEOT, jusque-là firme régionale française. Cette évolution a amené en juin 1966 la fusion entre PEUGEOT et INDENOR. Ainsi le centre de Sochaux, tout en demeurant le pôle majeur avec la grande usine d'assemblage, dispose désormais de trois annexes dans le cadre régional : Mulhouse-Ile Napoléon (285 ha) pour les boîtes de vitesse et pièces de forge et fonderie, INDEDOR-Vesoul (53) (200 ha) et INDENOR-Bart (10 ha) pour les pièces détachées ; mais aussi de trois autres usines dans le cadre national : à Lille (1 500 ouvriers), à Dijon (1 250) et à Saint-Etienne

(50) Revue *l'Economie*, 29 avril 1966, p. 23, « L'Association Renault-Peugeot ».

(51) L'association Fiat-Citroën d'octobre 1908 fait rétrograder au quatrième rang le groupe Renault-Peugeot.

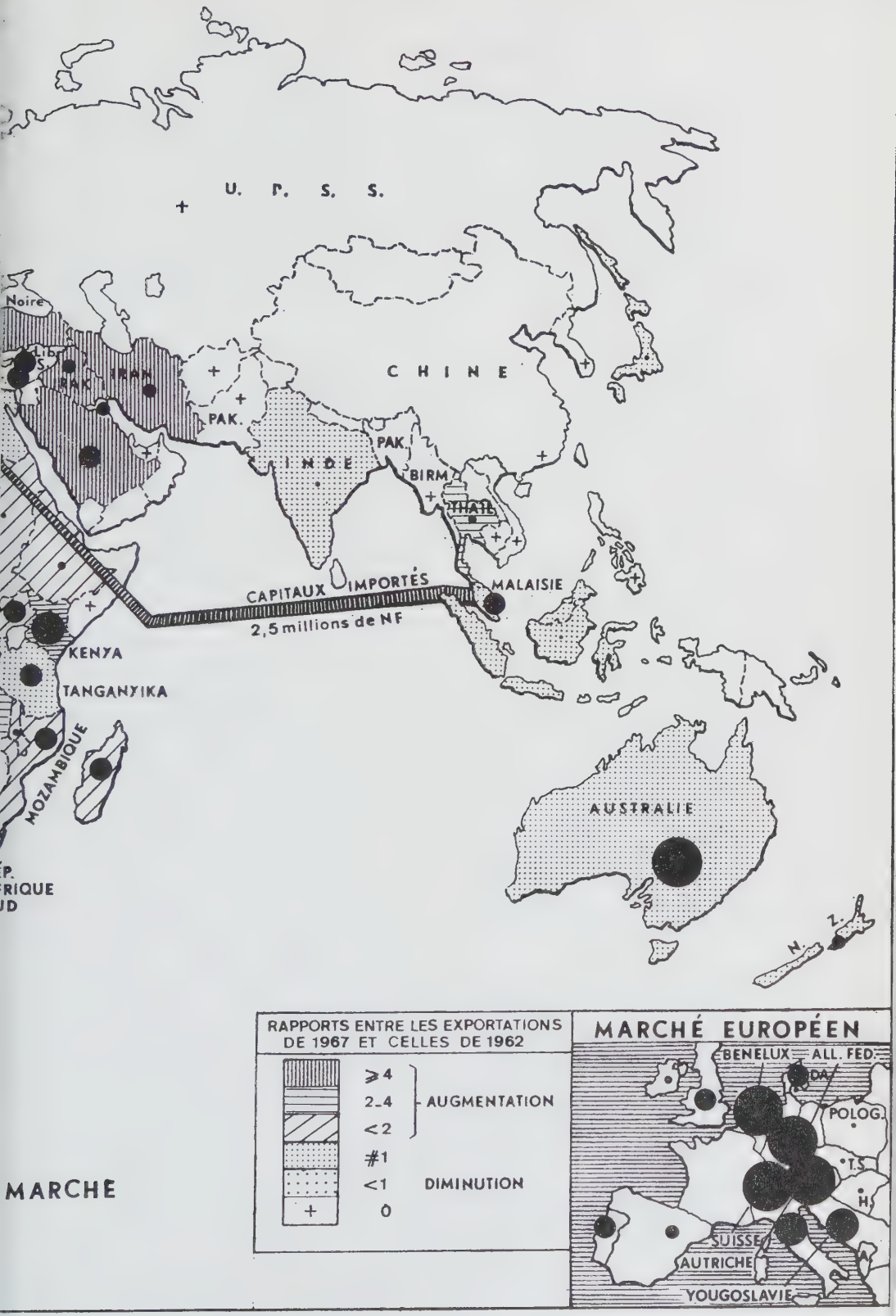
(52) Usine de montage commune à Singapour (70 % du capital appartient à Toyota et 30 % à Peugeot).

(53) Vesoul est devenu depuis 1966 le magasin central des pièces détachées sur 87 000 m² couverts ; en même temps s'est implantée une usine de fabrication de pièces détachées.



L'EXPANSION DE LA S.A. PEUGE

MONDIAL


U. R. S. S.
CHINE
INDE
PAK.
PAK.
IRAN
BIRM.
THAIL.
CAPITAUX IMPORTÉS
2,5 millions de NF
MALAISIE
KENYA
TANGANYIKA
MOZAMBIQUE
AUSTRALIE
RAPPORTS ENTRE LES EXPORTATIONS DE 1967 ET CELLES DE 1962
⩾4
2-4
<2
AUGMENTATION
#1
<1
0
DIMINUTION
MARCHÉ EUROPÉEN
BENELUX
ALL. FED.
POLOG.
SUISSE
AUTRICHE
YOUGOSLAVIE

(1 000) qui fournissent à Sochaux les moteurs et l'outillage, spécialement les moteurs diesel et à injection, les freins à disques.

D'autre part, à Mulhouse, l'accord de coopération avec la Société CITROEN conclu en 1964 subsiste toujours, mais il est de portée beaucoup plus limitée : exploitation en commun d'une filiale fabriquant des joints de transmission pour les tractions avant, 204 et Ami VI. C'est une Société Auxiliaire de Fabrication Automobiles, au capital de 1 million de N.F., avec participation à 50 % de PEUGEOT et à 50 % de CITROEN. Cette usine occupait, en 1965, 850 ouvriers.

En résumé, relèvent directement de la Société des Automobiles PEUGEOT 8 usines en France : en premier lieu, Sochaux 25.800 salariés avec son annexe locale de Bart-Voujeaucourt (1 000), Mulhouse-Ile Napoléon (2 800), Lille, ex-usine de la Compagnie Générale des Moteurs, Dijon, ex-usine des Cycles et Motos TERROT, Saint-Etienne, ex-usine AUTOMOTO, Vesoul, centre de fabrication de pièces détachées et de stockage, remplaçant de plus en plus l'usine de la Garenne-Colombes devenue dans la Région Parisienne le C.E.R.E. (Centre d'Etudes de Recherches et d'Essais).

Cette usine de la Garenne, devenue Centre de Recherches, groupe des spécialistes très qualifiés. Sur un total général de 1 400 personnes employées au 31 décembre 1965, on comptait 752 collaborateurs techniques et 641 ouvriers. L'essentiel est ajourd'hui constitué par la Direction des pièces détachées (420 personnes), en cours de transfert à Vesoul, composée d'ouvriers magasiniers surtout et par le C.E.R.E. (330 personnes). Il subsiste les restes d'ateliers d'usinage de pièces mécaniques, mais la liquidation de toute fabrication de carrosserie et de fabrication de camionnettes a été effective depuis 1962. Le C.E.R.E. joue maintenant un rôle essentiel dans le lancement des nouveaux modèles : Les essais de performance des prototypes s'effectuent à l'autodrome de Montlhéry, alors que la piste de la forêt de Belchamp, sur le territoire de Valentigney, au Sud de Sochaux-Montbéliard, a été aménagée pour les essais d'endurance. Les formes des voitures et les solutions techniques proposées par le C.E.R.E. sont « repensés » par la Direction de Sochaux sur l'anneau de vitesse du Centre d'Essais de Belchamp (Valentigney), inauguré en octobre 1968.

Le départ vers Vesoul de l'usine des pièces détachées est lié au manque de place à la Garenne. Des conditions draconniennes ont été imposées par le District de Paris qui empêchent l'extension. D'autre part, un vaste terrain de 200 ha a pu être aménagé à Vesoul à proximité de la gare S.N.C.F. (ligne Paris-Belfort-Bâle) avec gare de triage particulière à la SICAP. Vesoul fait partie des zones fiscalement favorisées par les implantations et elle dispose de ressources en main-d'œuvre disponibles. Les salaires de Vesoul sont inférieurs à ceux de la Région Parisienne.

Vesoul va devenir le grand centre réceptionnaire PEUGEOT d'outillage et de pièces détachées, recevant d'une part les produits

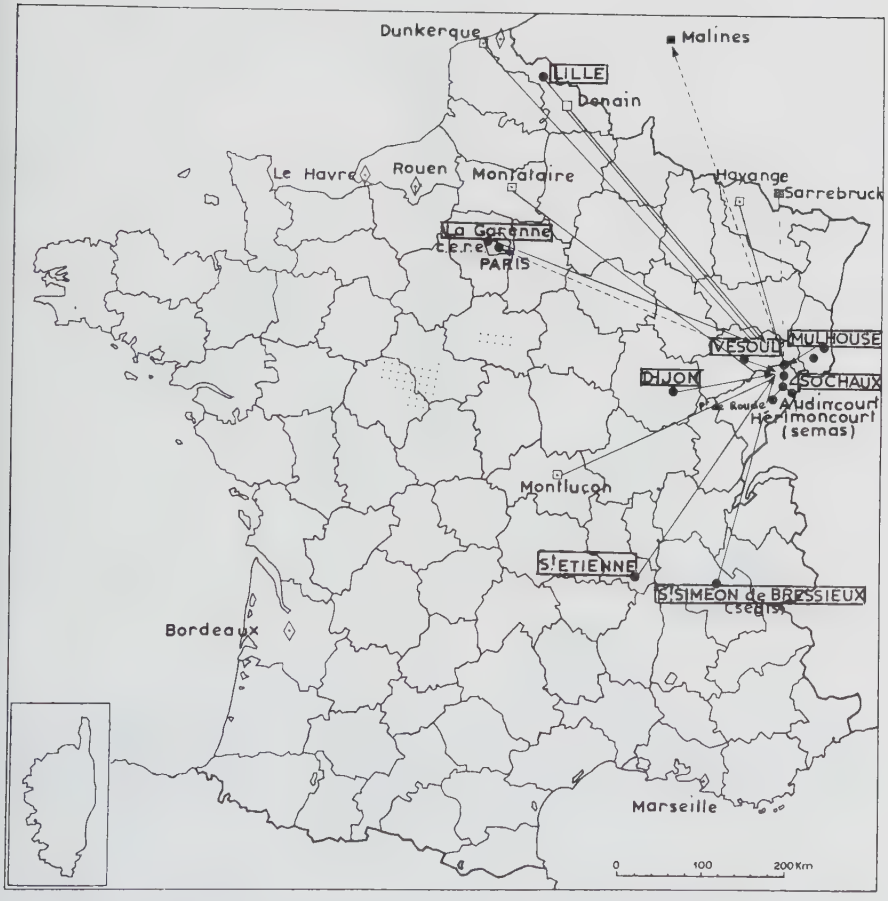
des 28 sous-traitants parisiens (11 pour l'usinage, 1 pour la carrosserie — usine Chausson de Gennevilliers — 6 pour la trempe et l'outillage de précision, 4 pour les fournitures d'acier, chromage, cadmiage et imprégnation, 1 pour les ressorts, 1 pour le décolletage, 2 pour les pièces de forge, 2 pour le gravage) et, d'autre part, les fournitures d'une part importante des 120 sous-traitants franc-comtois, notamment Maglum à Fallon et la Société Métallurgique de Magny-Vernois. L'usine de Vesoul, d'abord fondée par Indenor en janvier 1959, a une superficie de 13 ha dont 16 000 m² sont couverts. Elle se divise maintenant en deux ateliers : l'un, dans la zone industrielle nord de Vesoul, fabrique des pièces de carrosserie pour voitures et de containers de manutention (capacité : un millier de de tonnes par mois — 300 ouvriers). L'autre, situé dans la zone industrielle sud de Vesoul à proximité de la ligne S.N.C.F. Paris-Bâle, est le grand centre de stockage, héritier de la Garenne. Après Mulhouse, Vesoul devient aussi une ville de Peugeot et les industries de la ville vont désormais dépendre en grande partie de la fortune de la grande firme sochalienne. Il s'agit là, à la fois d'un exemple de décentralisation sochalienne, comme à Mulhouse-Ile Napoléon, et de décentralisation parisienne, puisqu'un certain nombre d'ouvriers spécialisés et de cadres de la Garenne sont venus renforcer la main-d'œuvre vésulienne.

Par contre, l'usine de la Garenne conserve des liaisons ferroviaires importantes avec Sochaux et Vesoul, grâce au développement d'un important parc de stockage de voitures dans la gare de la Folie, sur le territoire de Nanterre. L'exiguïté du terrain disponible pour les triages à Sochaux-Montbéliard oblige la S.A. Peugeot à ne conserver que deux jours et demi de stocks ; toutes les fabrications destinées à la Région Parisienne, l'Ouest-Sud-Ouest et les deux Amériques sont expédiées sur la gare de la Folie et stockées en attendant leur réexpédition définitive.

Mais les choix de Vesoul et de l'Ile Napoléon répondent aussi à ce souci de stockage des pièces et des produits finis, de même à la récupération et vente des sous-produits. En 1954, les produits de récupération représentaient 35 000 tonnes, soit 3 000 wagons ou camions, en 1960 63 000 tonnes, soit 5 000 wagons, en 1965 80 000 tonnes et 6 500 wagons ou camions. Dans ces conditions, l'espace géographique montbéliardais est très insuffisant et justifie ces essaimages, mais rend la Sicap étroitement dépendante des voies ferrées et des routes.

Le fait essentiel de la décennie est donc une spécialisation des diverses usines sur un plan national, chacune constituant l'un des maillons d'une chaîne étroitement intégrée (intégration verticale amont et aval). Les usines, comme le montre la carte d'implantation en France, intéressent désormais beaucoup de villes à l'est d'une diagonale Le Havre-Saint-Etienne. Leur comportement géographique est moins déterminé par des soucis régionaux que par des impératifs techniques, tandis que la Direction, flanquée de son

laboratoire technique de la Garenne, est plus spécifiquement parisienne et nationale. Au Conseil d'Administration, à côté de six membres de la Famille PEUGEOT, siègent six Administrateurs qui ne viennent pas de la famille. PEUGEOT est la seule marque des débuts de l'Automobile à avoir conservé son indépendance, mais au prix de la perte de son caractère de grande entreprise de l'Est de la France, faisant corps avec le Pays de Montbéliard. Firme d'importance nationale, elle a lié son destin à la Régie RENAULT pour prendre avec elle une taille internationale dans le Marché Commun et, quoiqu'elle s'en défende, elle n'a plus la liberté totale de son comportement ; ses fabrications sont conditionnées par le Marché

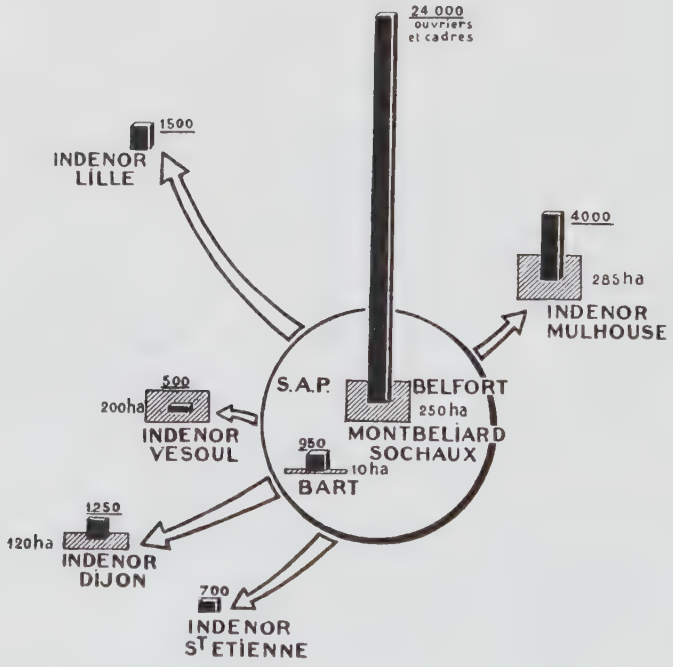


● Usinage, moteur, boîte, pièces détachées. ◊ Port d'embarquement
■ Usine d'assemblage ⊡ Centre de fournitures

L'implantation du Groupe PEUGEOT en France et dans le Marché Commun.

International et sa productivité est liée à la capacité et à l'efficacité du réseau de voies de communications ; ceci explique des implantations nouvelles conditionnées à la fois par les terrains disponibles, leur moins grande cherté et les facilités d'accès aux canaux, routes et surtout voies ferrées.

GROUPE PEUGEOT DANS LA REGION DE L'EST ET SON RAYONNEMENT 1965

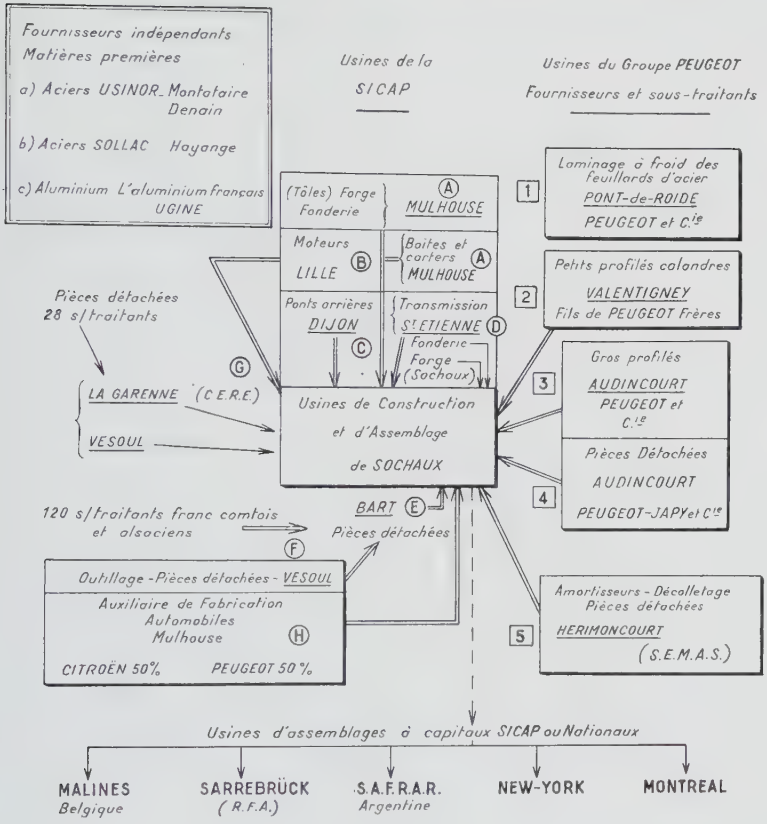


Extrait d'une communication de B. Dézert à l'Association de Géographes français en sa séance du 8 janvier 1966, « Quelques aspects géographiques de la grève des usines de la S.A. PEUGEOT en avril-juin 1965 ». **Bulletin de l'Association,** nos 340-341, janvier-février 1966, pp. 20 à 36.

La solution du problème des liaisons est devenu capital et pour la première fois, peut-être, le carrefour joue pleinement son rôle ; l'interdépendance est beaucoup plus étroite qu'autrefois entre la Sicap et ses sous-traitants, comme le prouve le tableau suivant, qui

résume cette intégration très originale et unique en son genre pour un noyau industriel provincial :

L'INTÉGRATION VERTICALE DANS LE GROUPE PEUGEOT



Parmi les sous-traitants, ce tableau montre, de manière très nette, l'importance du rôle joué par les cinq autres usines du Groupe Peugeot, dans le Pays de Montbéliard.

6) *Les usines du Groupe* Peugeot *sous-traitantes de la S.I.C.A.P. dans le Pays de Montbéliard.*

Alors que les Usines de Sochaux procurent du travail à 31 % de la population active de la zone au recensement de 1962, leurs sous-traitants locaux, auxquels s'ajoutent les Cycles Peugeot de

Beaulieu, fournissent des emplois à 30 % de la population active résidente. C'est dire leur égale importance pour la vie de la zone pré-jurasienne de la Porte d'Alsace.

Ces usines ont été longtemps les seules de la famille PEUGEOT, associées dans certains cas aux JAPY. Leurs directions respectives demeurent très attachées au Pays de Montbéliard ; par exemple, PEUGEOT et Cie qui fabrique des outils, produits laminés et profilés, conserve son siège social dans le Pays, bien qu'ayant une usine à Levallois-Perret, à proximité de Paris, et n'abandonne Pont-de-Roide comme siège en 1954 que pour Audincourt. Il en est de même pour les Cycles PEUGEOT à Beaulieu.

L'actuelle Société PEUGEOT et Cie résulte du regroupement des deux « doyennes » des activités PEUGEOT : « Les Fils de PEUGEOT Frères » à Valentigny et « PEUGEOT et Cie » à Pont-de-Roide (fusion réalisée en 1952). Mais si le siège social est audincourtois, la Direction Générale, la Direction Commerciale et la Direction des Achats se sont rapprochées de Paris en s'installant à Levallois. La Société PEUGEOT et Cie est l'héritière la plus directement rattachée aux traditions industrielles du Groupe PEUGEOT. A la base de ses fabrications se perpétuent la production d'outillage et le laminage des feuillards d'aciers spéciaux.

Cette Société demeure aussi attachée aux conditions topographiques et hydrologiques des vallées pré-jurassiennes : les chutes d'eau toujours en service sur le Doubs sont capables de fournir 3 500 chevaux pendant les trois quarts de l'année à Pont-de-Roide, Bourguignon et Valentigney. L'Usine de Pont-de-Roide (400 ouvriers) est spécialiste du laminage à froid. Celle de Bourguignon en aval, au Nord de Pont-de-Roide, est équipée pour le laminage à chaud des aciers spéciaux et inoxydables, du petit feuillard aux gros rouleaux de laminés à froid trempants et trempés et aux profilés, en passant par les aciers pour lames de rasoirs et les gros ressorts de réveils. La capacité de production annuelle des laminés et profilés est de l'ordre de 17 000 tonnes. Là-dessus il faut compter 1 500 tonnes de profilés pour automobiles. Audincourt fabrique les pare-chocs et Valentigney les enjoliveurs chromés et les ventilateurs de chauffage pour les voitures de la S.A. PEUGEOT.

Le laminage à froid des aciers inoxydables a débuté à Pont-de-Roide en 1927. L'effectif est en 1966 de 1 000 personnes. L'usine est installée sur les deux rives du Doubs. Les installations modernes de laminage sont implantées au Channois, en amont immédiat de la chute du Doubs, au Sud-Est de la ville de Pont-de-Roide. Ces installations comportent particulièrement sur 150 m un hall de laminage, qui recèle un des plus modernes laminoirs d'Europe. Cette usine est la première de sa spécialité dans toute la région du Nord-Est français. Le vue des ateliers est une image frappante de cette industrie de qualité, hautement mécanisée : dans deux vastes halls allongés Ouest-Est, les batteries de fours à recuire, la ligne de polissage en grande largeur, le groupe de refendage des bobines

et les quatre lignes de recuit décapage en continu donnent au visiteur une impression d'automaticité considérable.

Un personnel de surveillants hautement qualifiés et de contrôleurs « presse-boutons » commande les machines automatiques disposant de contrôleuses électroniques. Il existe, par exemple, une contrôleuse électronique des épaisseurs de tôles et une présélection des vitesses de fabrication ! Le personnel est par ailleurs composé de manœuvres spécialisés, contrairement à ceux d'Audincourt et de Valentigney.

Le matériel le plus spectaculaire est le laminoir Sendzimir à trains réversibles, commandé électroniquement par une table de contrôle. Deux surveillants, se relayant en permanence, suffisent à son fonctionnement. Une combinaison de cylindres et de bobineuses, à l'avant et à l'arrière d'une cage de 160 tonnes, permet un allongement des aciers avec une extrême précision et sans intervention humaine. Ce matériel exige de grosses immobilisations qui constituent, compte tenu des amortissements, le double de celles consacrées aux constructions en 1965. La part considérable de ces amortissements annuels (près de 71 % en 1964, 81 % en 1965 des immobilisations en matériel et outillage) montre que le renouvellement du matériel a été important pour satisfaire une grande productivité. C'est un modèle du genre.

Les deux tiers des aciers inoxydables fabriqués à Pont-de-Roide sont destinés aux besoins des usines Peugeot et Cie de Valentigney et d'Audincourt, en premier lieu pour des fabrications liées à l'industrie automobile, puis aux arts ménagers, au bâtiment et à la décoration. L'autre tiers est vendu pour des applications, intéressant les industries chimiques, alimentaires, aéronautiques, horlogères, la construction de wagons, sans omettre la fabrication de couverts en acier inoxydable, qui absorbe par mois 250 tonnes d'aciers. Aciers durs au carbone et aciers spéciaux sont utilisés en partie encore pour la fabrication, traditionnelle, des scies à bois et à métaux chez Peugeot ; mais, la grosse majorité de ces aciers est destinée aux fabrications de ressorts pour la Société Acmer de Châtenois-les-Forges, clinquants, goupilles élastiques, aciers pour chaînes de transmission, colliers de serrage pour de petites usines régionales (Roide) et les Cycles Peugeot de Beaulieu, pièces pour machines à écrire et comptables destinées à la Mécanographie Japy de Beaucourt, segments de piston fabriqués à la S.A. Peugeot de Sochaux ; autrement dit, la fabrique de Pont-de-Roide est l'*usine sidérurgique de base* des entreprises de construction mécanique du Pays de Montbéliard.

L'usine d'Audincourt (Pont-de-Gland) est la principale usine de la Société Peugeot et Cie avec 1 400 emplois. Elle fut le berceau de la fabrication des Automobiles Peugeot, aujourd'hui transférée à Sochaux. Elle abandonna totalement cette fabrication, en 1927, pour s'orienter vers deux spécialités : les gros profilés pour l'automobile, et l'outillage artisanal et ménager, devenu aujourd'hui

l'électro-ménager. Ici encore le visiteur est impressionné par les presses automatiques et autres puissants matériels, mis à la disposition des ateliers ; par exemple, le polissage d'éléments pare-chocs se fait sur machines à polir à têtes multiples. Cette machine fonctionne automatiquement, sous le contrôle d'un surveillant. Dans tous les ateliers, on remarque une proportion assez considérable de femmes. Le Département Electrique compte 600 femmes sur 800 personnes, employées sur les chaînes de montage d'équipements électro-ménagers et de blocs-moteurs Polyrex. Il est apparu que la dextérité féminine était supérieure à la masculine pour la manufacture et l'assemblage complexe des nombreux ensembles électro-ménagers et électro-mécaniques.

Six ateliers spécialisés, eux-mêmes divisés en section, constituent le Département Electrique : usinage, fabrication de moteurs électriques, peinture, traitement thermique, moulage des matières plastiques, montage des ensembles. Les machines-transfert spécialisées sont très nombreuses, avec des tolérances du centième de millimètre sur les axes, les alésages, le taillage des pignons. Malgré des vitesses de rotation élevées, les appareils sont relativement silencieux et les ateliers très clairs sont d'une propreté et d'une ordonnance comparables à ceux de l'horlogerie de précision.

Cependant, pour les moteurs spéciaux, il subsiste une section de bobinage main, où excellent des ouvrières spécialisées d'une habileté extraordinaire et admirable. Là, le fil de cuivre, venu de l'usine Charpentier, Vogt et Goguel de Montbéliard (54), parfois aussi fin qu'un cheveu, est bobiné à la main. L'exécution des enroulements des induits et inducteurs, leurs raccordements électriques, exigent précisément délicatesse et compétence de la part des ouvrières, dont on assimile la dextérité à celle des brodeuses (certaines ouvrières sont issues, du reste, du milieu de la broderie à main de Luxeuil). Ce personnel est, dans l'ensemble, relativement jeune. L'âge moyen des femmes employées est de 33 ans 8 mois (celui des hommes 36 ans 2 mois).

Au contraire, le second Département, celui des gros profilés pour l'automobile, est composé de 600 personnes, dont la très grande majorité sont des hommes. Il s'agit là d'ouvriers spécialisés travaillant à l'emboutissage et au façonnage des gros profilés : 40 presses, dont 20 grosses, suivies de machines à profiler spéciales, de machines à polir à têtes multiples, transformant chaque mois plusieurs centaines de tonnes d'acier. Le personnel doit être très compétent et d'une grande habileté manuelle pour le façonnage des gros profilés. On trouve chez Peugeot et Cie plus de 550 professionnels et près de 300 sélectionnés et commissionnés, dont beaucoup sont à Audincourt, contre 1 370 O.S.

---

(54) Cette usine sous-traitante a dû fermer ses portes en 1968 pour se replier à Niederbruck (Haut-Rhin).

L'usine de Valentigney, qui emploie environ 1 800 personnes, est également partagée en deux secteurs : Valentigney-Amont traite les feuillards laminés par Pont-de-Roide en les façonnant par profilage, cintrage et soudure, profilés de toutes dimensions et de tous usages ; Valentigney-Aval a pour spécialité les fabrications d'outillages mécaniques, spécialement des scies pour bois et métaux. Cet ensemble se trouve en bordure du Doubs de part et d'autre du Pont de Valentigney, au sommet de la boucle du Doubs, dans une sorte d'amphithéâtre au pied du plateau de calcaire jurassique.

L'usine s'étale de part et d'autre aussi d'un ancien moulin transformé par la famille PEUGEOT en laminoir. Le site est très favorable au laminage en raison des eaux abondantes du Doubs. Valentigney-Amont fournit surtout l'industrie automobile de PEUGEOT en calandres, pare-chocs et enjoliveurs chromés. Dans ce Département la main-d'œuvre à majorité masculine est également de haute qualification. Valentigney-Aval est un ensemble très automatisé. A lui seul, il produit annuellement plusieurs millions de lames de scies à bois et à métaux.

Enfin, dans la vallée du Gland, l'usine d'Hérimoncourt-Terre-Blanche a été constituée en Société Autonome, la S.E.M.A.S., en relations techniques étroites avec la S.I.C.A.P. et gérée administrativement par PEUGEOT et Cie. L'usine de la Terre-Blanche est aussi une des « usines-mères » de la famille PEUGEOT. Fondée en 1833, Terre-Blanche fut longtemps une fabrique de scies et d'articles de quincaillerie. Elle s'était spécialisée au début de ce siècle dans le forgeage à chaud avec des marteaux-pilons de deux tonnes et plus et le forgeage à froid avec des presses de 1 000 à 1 500 tonnes. On y fabriquait des clés à molettes, clés Surpans, pinces multiprises, pinces universelles, tenailles, cisailles, marteaux, limes. Depuis 1963, cette usine a effectué une reconversion totale. Ses ateliers vétustes, qui longent à l'Est le Gland et la route d'Abbevillers, ont été modernisés. Les fabrications se sont orientées vers la fourniture d'éléments divers pour la construction et la réparation automobile.

C'est un ensemble directement sous-traitant de la S.I.C.A.P. de Sochaux. Il est divisé en six groupes de fabrication : une caisserie-menuiserie pour les emballages-exportation de voitures et l'usinage de pièces de série en bois, un atelier de décolletage de série de pièces de sécurité pour voitures automobiles, une section de pièces de rechange pour voitures hors série, une fonderie de bronze pour la production de pièces brutes, dont les roues de pont-arrière des automobiles PEUGEOT, un atelier d'usinage des sous-ensembles d'amortisseurs à levier, un ensemble d'installations pour la reconstruction de moteurs usagés.

Le personnel est formé d'ouvriers souvent très qualifiés. Sur un effectif de 610 personnes en 1965, on compte 126 professionnels. La quasi-totalité du personnel est masculine. Cette usine consomme mensuellement environ 500 tonnes d'aciers provenant des fournisseurs habituels de la S.I.C.A.P., USINOR *et* Châtillon-Commentry,

100 tonnes de métaux non ferreux, 800 m³ de bois et 8 000 m² de contreplaqués, résultant de l'exploitation de la forêt jurasienne. Cette reconversion a nécessité un investissement énorme que seule la S.I.C.A.P. pouvait assurer. C'est pourquoi Peugeot et Cie ont cédé, en 1964, à la Société des Automobiles Peugeot 15 556 actions de la S.E.M.A.S. d'une valeur de 808 940 F. Cette opération s'est avérée nécessaire pour sauvegarder les activités industrielles de la vallée du Gland, que le déclin rapide de l'horlogerie seloncourtoise et de l'usine d'outil forgés d'Hérimoncourt compromettait gravement, au point de peser sur le recrutement de la S.A. Peugeot de Sochaux, en une période de récession de la main-d'œuvre. Cette transformation fait évidemment de la vallée du Gland une dépendance de la grande firme sochalienne, mais a permis le maintien d'un équilibre industriel régional indispensable.

Quoi qu'il en soit de cette cession, la Société Peugeot et Cie, à l'ombre de la grande Société d'Automobiles, demeure l'une des grandes pièces maîtresses de l'ensemble Peugeot. Elle est très enracinée dans la vie régionale et emploie moins de 4 % d'étrangers (169). Par contre, elle fait vivre, contrairement à la S.I.C.A.P., une population d'origine locale à 90 %. Ses 4 300 salariés sont presque tous des « Trissus », c'est-à-dire des originaires du Pays de Montbéliard ; car cette Société emploie très peu de manœuvres (124 hommes et 15 femmes), beaucoup de femmes (1 053 O.S. femmes contre 1 373 O.S. hommes), dont les maris sont souvent ouvriers à Sochaux quant ils ne sont pas eux-mêmes ouvriers dans l'une des usines de la Société. Peugeot et Cie se sent, aujourd'hui encore, plus « régional » que la S.I.C.A.P., non seulement parce que le siège social demeure à Audincourt, mais parce que ses administrateurs sont tous des membres de la famille Peugeot et que son Président est un Peugeot.

La famille joue encore un grand rôle, quelque peu paternaliste sans doute, mais fort positif ; et elle demeure le ciment de l'unité profonde qui règne dans cette Société, beaucoup plus qu'à Sochaux (où une bonne part du personnel est de moins en moins formée de gens « du Pays »). Une puissante Société Mutualiste a été organisée avec le concours actif de la Société Peugeot, assurant la gratuité des soins, des produits pharmaceutiques et des interventions chirurgicales. 1 500 logements ont été construits pour le personnel. La notion de « Retraite Maison » a reçu sa première application, il y a 90 ans et la Société Mutualiste d'Entreprises est plus que centenaire !

L'ouvrier et l'ouvrière de Peugeot et Cie ont l'impression plus ou moins confuse d'appartenir à une grande famille, sous la direction d'un nom prestigieux encore incarné dans un patron. Sans doute, Peugeot et Cie ne peut plus se targuer, comme en 1953, d'être dans ses spécialités « la première entreprise d'Europe » et la « deuxième du monde ». Des marchés d'Outre-Mer se sont fermés. Elle a perdu successivement ses meilleurs clients : Chine, Inde, Indochine, Indonésie, Afrique du Nord. La concurrence allemande est apparue pour les appareils ménagers et les scies à l'intérieur du Marché Commun,

et le Japon est un autre concurrent dangereux. C'est pourquoi, la lutte est dure et explique le souci d'une rénovation rapide et complète du matériel avec un amortissement accéléré. Le Groupe veut demeurer dynamique et s'adapter, comme il l'a toujours fait depuis deux siècles, tout en restant profondément original et enraciné dans la Région ; mais son avenir est plus étroitement dépendant de la S.I.C.A P. de Sochaux : l'exemple de la S.E.M.A.S. en est une illustration significative Actuellement, 80 % du chiffre d'affaires est réalisé par la Société PEUGEOT et Cie dans le Groupe PEUGEOT.

7) *Une survivance : les Cycles* PEUGEOT *à Beaulieu-Valentigney.*

Les Cycles PEUGEOT sont nés à l'emplacement d'une usine qui eut ses beaux jours au temps des crinolines sous le Second Empire. En 1857, le moulin de Belieu-sur-le-Doubs (par altération de Beaulieu) fut acheté par Jules et Emile PEUGEOT pour développer le laminage et le tréfilage, afin de fabriquer des crinolines. L'impulsion vint des usines d'Hérimoncourt et de Pont-de-Roide. A Valentigney on fabriquait 25 000 cages de crinolines par mois, en 1858. Le moulin de Beaulieu-sur-le-Doubs, juste au Sud de Valentigney, « lamine chaque mois sept tonnes d'acier pour les seuls cerceaux des belles dames. Les usines PEUGEOT habillaient d'acier Paris, la province, le monde » (55).

Mais, après le Second Empire la mode passe. Alors le génie dynamique des PEUGEOT se porte sur la fabrication des « vélocipèdes ». Avec autant d'à-propos, le lancement de cette production s'avère très vite une réussite. Beaulieu commence à fabriquer à partir de 1888, bicycles, bicyclettes et même tricycles et quadricycles ; et en 1894, PEUGEOT part du quadricycle pour se lancer dans les premières automobiles, en même temps que l'usine de Beaulieu-Valentigney se lance dans la fabrication des pince-nez (56) (six tonnes en 1900 !). A partir de 1925, l'auto émigre vers Audincourt ; seule la bicyclette continue à être fabriquée à Beaulieu. En 1926, la Société des Cycles PEUGEOT devient autonome et fabrique à la fois bicyclettes et motocyclettes. En 1929, l'usine de Beaulieu construit en série les motos ; en 1931, commence la fabrication des vélomoteurs. Une partie des fabrications (petits moteurs) se transporte à l'usine d'Haguenau (MECAVAL). Dès 1929, la Société PEUGEOT a pris aussi des intérêts dans la Société Automoto de Saint-Etienne ; avant la Société Automobile, elle s'affirme déjà comme une grande firme nationale.

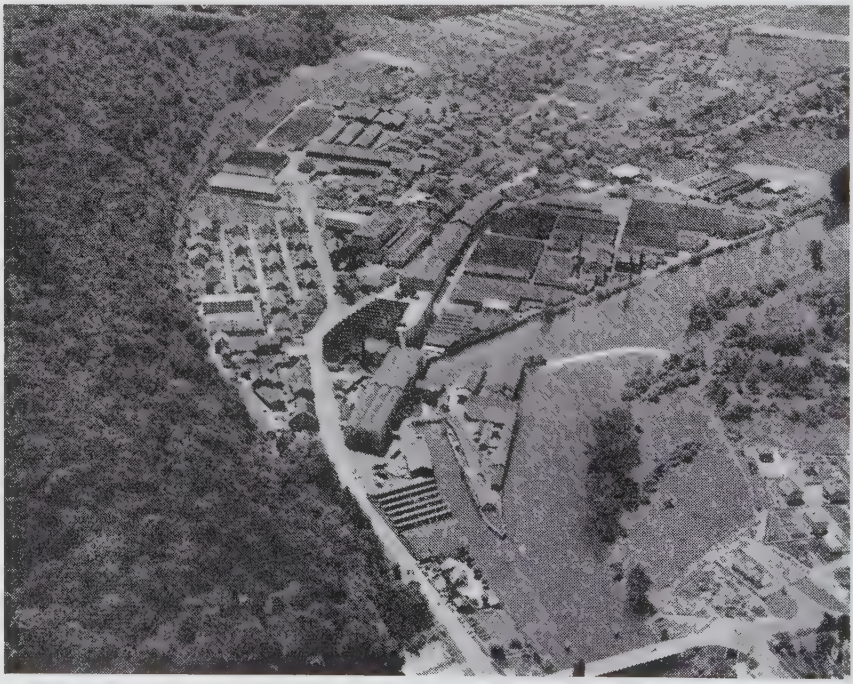
Après la seconde guerre mondiale, l'automobile va éclipser de plus en plus la moto et la bicyclette. Beaulieu subit la concurrence de la Maison SOLEX, qui lance le Vélosolex et la Motobécane à Saint-

(55) R. SEDILLOT, *De la crinoline à la 404*, p. 45.

(56) Il s'agit de l'armature métallique du pince-nez, beaucoup plus répandu que les lunettes à l'époque.

Quentin et a pris beaucoup d'avance sur les Cycles PEUGEOT. En Alsace, une usine de Saint-Louis est reprise par PEUGEOT qui prend la succession de celle de Haguenau sous le nom de Société Mécanique du Haut-Rhin. L'usine de Saint-Louis occupe 400 ouvriers à fabriquer la totalité des moteurs de cyclomoteurs. Pendant ce temps, l'usine de Haguenau, reconstruite à partir de 1947, a servi jusqu'en 1959 à fournir des accessoires : moyeux, roues libres, beaucoup de pièces découpées et embouties. L'année 1956 marque l'apogée des Cycles PEUGEOT. C'est l'époque de la grande splendeur. Avec l'aide des filiales de Saint-Louis (moteurs de vélomoteurs), de Troyes (moteurs de cyclomoteurs) et de Haguenau (pièces et accessoires), l'usine de Beaulieu fabrique en série bicyclettes, cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et triporteurs. Mais la chute est brutale en 1957-1958 : il y a désaffection générale très rapidement en France pour toute cylindrée supérieure à 50 m³ en raison de la réglementation plus stricte du permis de conduire, l'obligation du port du casque, l'augmentation considérable des tarifs d'assurances, enfin et surtout à cause de la prolifération des voitures d'occasion.

Les Cycles PEUGEOT couvraient en 1967 une superficie industrielle de 169 300 m², dont 99 000 m² couverts. Ils employaient à



(Cliché Cycles PEUGEOT).

Les Cycles PEUGEOT, Valentigney.

cette date près de 2 600 ouvriers et 700 cadres et employés. Leur production est à 75 % désormais orientée vers les pièces détachées pour automobiles et, comme telle, elle est de plus en plus sous-traitante de la S.I.C.A.P. (57) (production de sièges, de tuyaux d'échappement, etc.).

Les Cycles sont sauvés par les Autos et une bonne part de leur main-d'œuvre spécialisée a été contrainte de se reconvertir dans l'Automobile, car le marché du cycle et du vélomoteur se restreint en France tandis qu'il intéresse les pays du Tiers Monde. Le « vélo » est loin de satisfaire la demande en Asie et en Afrique. L'usine de Beaulieu-Valentigney demeure la première productrice française de bicyclettes (180 à 200 000 par an) ; mais cette activité ne représente plus que le quart de ses fabrications.

La Société des Cycles Peugeot demeure très attachée au Pays de Montbéliard. Son Conseil d'Administration compte cinq Peugeot ; ses sièges social et commercial sont à Beaulieu-Valentigney et Beaulieu-Mandeure, comme les usines, puisque celles-ci sont à cheval sur les deux localités ; et le personnel, aujourd'hui en majorité féminin, est essentiellement issu du milieu local, comme la majorité de son capital. Le matériel est cependant moins vite renouvelé que dans le cas de Peugeot et Cie. Cela signifie-t-il que les jours de cette Société sont comptés ? Il apparaît très nettement que la survie est liée au rôle de satellite de Peugeot Automobiles.

Les Cycles Peugeot, comme Peugeot et Cie, comme Peugeot-Japy et Cie, maintiennent leur chiffre d'affaires dans la mesure, où celui-ci est branché sur les commandes de la S.I.C.A.P.. On l'a bien vu lorsque Peugeot en 1964 a réduit ses commandes de pièces détachées ; aussitôt des réductions d'horaires ont été nécessaires dans toutes les Sociétés sœurs et filiales, dans l'impossibiltié où elles étaient de combler l'amenuisement des commandes de la S.A. Peugeot. La prospérité du Pays de Montbéliard est désormais conditionnée à 80 % par l'activité de la S.I.C.A.P. dont dépendent étroitement ses filiales du Groupe Peugeot. La Société des Automobiles a donc des responsabilités écrasantes : dans le Nord du Doubs 50 000 foyers au moins dépendent d'elles, mais son monopole de fait est-il contrebalancé dans la Porte d'Alsace par le rayonnement de l'Alsthom ?

B. — Les usines de l'Alsthom a Belfort.

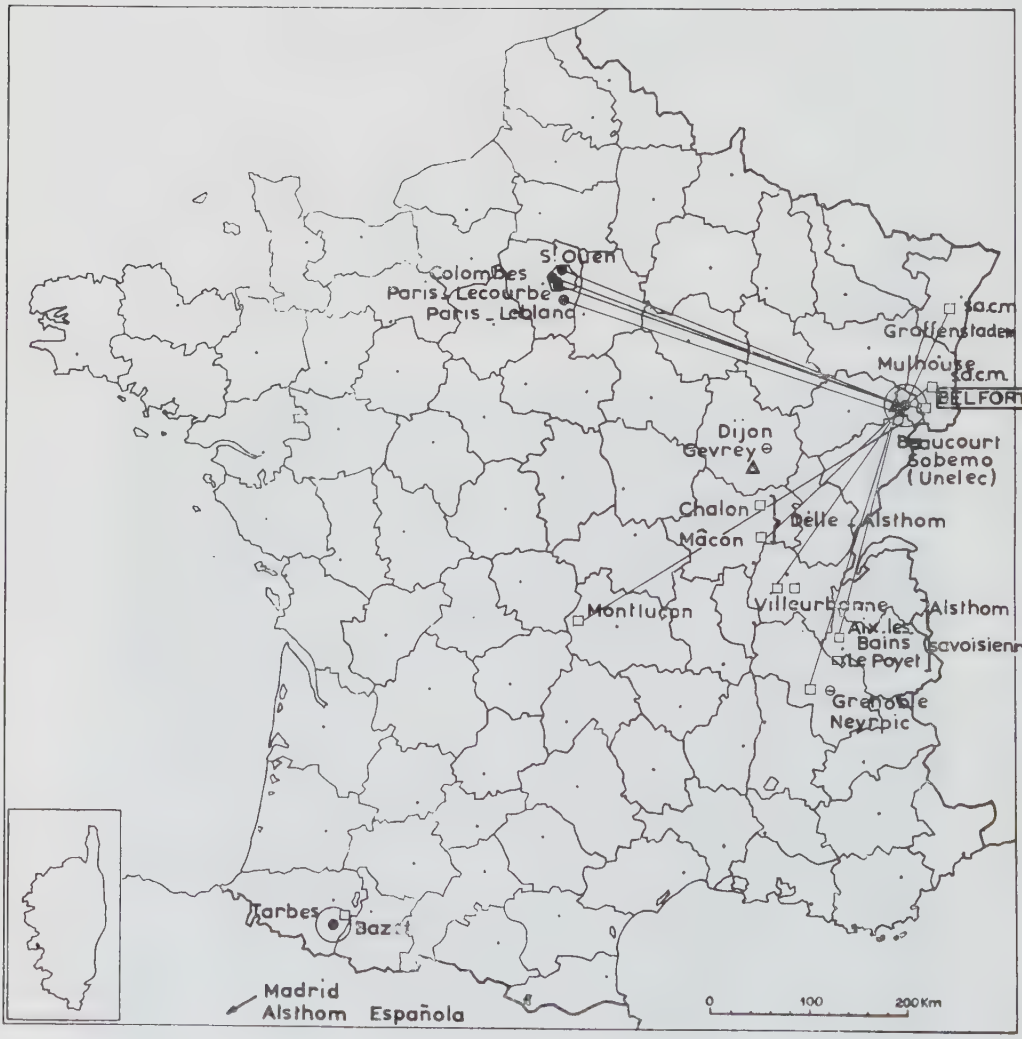
Les usines de l'Alsthom à Belfort s'étalent au pied du Mont Salbert, à proximité et le long de la voie ferrée Paris-Bâle, au Nord-Ouest de Belfort, sur les terrasses fluviales de la vallée de la Savoureuse.

---

(57) Sur le déclin de la bicyclette et du vélomoteur, voir R. Sedillot, *De la crinoline à la 404*, p. 148.

Nous avons vu que ces usines sont issues d'une fabrique de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques installée à Belfort par la Société-mère de Mulhouse en 1877. ALSTHOM est née de l'Association des Capitaux de la S.A.C.M. et de la Compagnie Française THOMSON-HOUSTON.

LES USINES DE L'ALSTHOM ET LEURS SOUS-TRAITANTS EN FRANCE



● Usines de la société ALSTHOM
o Dépôts
□ Usines filiales et sous-traitantes
▲ Gare d'essais et d'expéditions

L'ensemble ALSTHOM de Belfort est le plus important établissement de la première entreprise française de gros matériel d'équipement électro-ménager et de locomotives. Il groupe environ 7 300 travailleurs (dont 430 ingénieurs et cadres répartis en quatre usines distinctes ayant chacune son autonomie financière et son service commercial : groupe gros matériel électrique tournant (G.E.T.), groupe gros matériel mécanique (G.M.M.), groupe moteurs industriels (G.M.I.), groupe fabrications traction (T.R.B.), avec en plus les services généraux (voir l'organigramme de G.E.T.). C'est un exemple original de concentration horizontale.

Ces quatre groupes dépendent, chacun dans leur spécialité, des cinq établissements ALSTHOM de France : Belfort, Saint-Ouen, Paris-Lecourbe, Colombes et Tarbes. Les recherches sont animées par les 400 chercheurs du Centre de Recherche Avancée de Jouy-en-Josas (Yvelines). « Chaque service assure à la fois conception, fabrication et vente de sa production : il a son bilan, son compte d'exploitation et doit rechercher son propre équilibre. A la limite, coupé de l'ensemble, il pourrait vivre, au moins un certain temps, comme une entreprise indépendante » (58). Une exception à cette règle existe cependant : le Groupe Fabrication Traction n'a ni la responsabilité des études, ni celle des questions commerciales.

L'intérieur de ces usines présente un aspect fort différent des ateliers de Sochaux. Le travail n'est pas, dans l'ensemble, réalisé à la chaîne, mais par unité et selon la variété des commandes. La porduction n'a rien de commun avec la fabrication en série, sauf en ce qui concerne les fabrications de locomotives électriques et diésel électriques. Il s'écoule souvent de très longs délais entre l'étude et le moment de mise en service de l'ordre de deux à trois ans. Les coûts de production sont très élevés : un groupe turbo-alternateur représente une valeur de l'ordre d'un milliard d'anciens francs. Les ouvriers sont presque tous des spécialistes travaillant sur quelques trois mille machines-outils et tours. Les usines de Belfort représentent 8 000 emplois sur les 15 000 de la totalité des usines, soit plus de 50 % du total. On compte plus de 2 500 « collaborateurs », c'est-à-dire agents de maîtrise, techniciens, dessinateurs. Plus de 60 % des ouvriers sont hautement qualifiés (O.P. ayant obtenu un C.A.P. précis). Ce personnel est très stable. Du reste, le nombre d'emplois plafonne depuis une décennie.

La place du Groupe de Belfort dans l'ensemble ALSTHOM est tout à fait considérable : 58 % du chiffre d'affaires total de la Société et 80 % des exportations ALSTHOM totales. Sur un programme de crédits d'investissement de 82,5 millions de N.F. affectés à l'ensemble de la Société, Belfort a reçu plus de 50 millions de N.F. Or, c'est le principal centre de construction de locomotives électri-

(58) Article revue *Entreprise*, 8 décembre 1962, n° 378 : « Alsthom. - Comment établir, appliquer et financer un plan quinquennal dans une grande entreprise.

ques de France (59) et la Société est le troisième exportateur mondial de matériel roulant électrique.

Les ateliers s'étalent sur 21 km pour une superficie totale de 50 ha. ALSTHOM est « une ville dans la ville », avec 10 km de routes intérieures et 3 km de voies d'essais électrifiées. Les usines disposent d'une centrale électrique dont la puissance installée est de l'ordre de 12 000 CV. Les fabrications sont extrêmement variées : en premier lieu construction de locomotives électriques et diésel électriques réalisée dans un vaste hall de montage dans la partie sud de l'ensemble, chaudières de thermocentrales, turbines à vapeur et à gaz, turbines hydrauliques et thermonucléaires, alternateurs, turbo-alternateurs, génératrices à courant continu, commutatrices et convertisseurs, moteurs électriques de grande puissance (les petits moteurs étant maintenus fabriqués dans les ateliers de la Société filiale SOBEMO à Beaucourt), redresseurs à vapeur de mercure, etc.

A première vue et du fait de la variété des fabrications, les ateliers donnent au visiteur une impression de fouillis : les gros arbres de transmissions voisinent avec les stators et les rotors aux fines lamelles des turbines utilisant la force d expansion de la vapeur. 35 000 tonnes environ de matériels sont construits par an, dont 130 à 150 locomotives (127 en 1965) (60).

Les usines de Belfort ont construit, de 1905 au 1er janvier 1965, plus de 3 300 turbines à vapeur dont la puissance globale dépasse 13 millions de kW. Ces fabrications ont porté, d'une part sur des machines destinées à des centrales thermiques, dont la puissance unitaire s'est accrue constamment, atteignant actuellement 500 mW et, d'autre part, sur des turbines à usage industriel destinées soit à la production d'énergie électrique, soit à l'entraînement de divers types de machines (compresseurs, soufflantes, pompes, ventilateurs). ALSTHOM-Belfort a aussi équipé 300 centrales, tant en France que dans le monde, avec plus de 600 alternateurs. Des unités de près de 200 000 kWA viennent d'être construites (1964-1965) pour équiper de puissantes hydrocentrales, par exemple à Infiernillo (Mexique). ALSTHOM est aussi spécialiste de l'aménagement des très basses chutes avec des alternateurs immergés, pour la constitution des groupes « Bulbes » et des groupes « Puits » ; par exemple, l'usine de Belfort a fourni ceux de l'usine marémotrice de la Rance.

Sur le plan des fabrications Traction, Belfort a produit en 1965 une locomotive diesel-électrique CC 70 000 de 4 800 CV qui est la locomotive diesel la plus puissante du monde, avec une charge par

(59) Devançant largement Schneider du Creusot, Jeumont et la Compagnie Fives-Lille, autres grands constructeurs français.

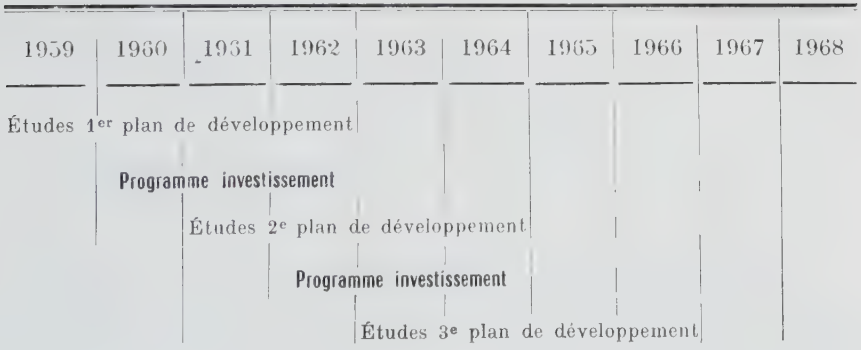
(60) Le poids moyen d'une locomotive électrique étant de 105 tonnes, la production de locomotives représente environ 16 000 tonnes, soit près de la moitié du matériel électromécanique construit (en tonnage) à l'Alsthom-Belfort.

essieu inférieure à 20 tonnes, lui permettant de rouler sur la plupart des grand réseaux. Belfort a aussi fabriqué des locomotives électriques (CC 7 100 et BB 16 500) qui détiennent le record du monde de vitesse sur rail (plus de 300 k/h). ALSTHOM livre au moin 50 % de son matériel dans la plupart des pays en voie d'industrialisation et de développement. Elle contribue à l'équipement du réseau soviétique de Sibérie. C'est dire l'importance mondiale des usines de Belfort.

Par cette énumération, il est possible de constater que les clients sont très différents de ceux de PEUGEOT, le client est une grosse Société, très souvent des Compagnies Nationales ou directement un Etat. Il est donc possible d'établir plus commodément des prévisions à long terme pour les fabrications qui constituent autant de modèles différents que de clients.

En outre, il s'agit de biens d'équipement et non de biens de consommation immédiat. Ces bien constituent un investissement essentiellement national et à long terme. Il a donc été possible d'établir des plans quinquennaux de développement depuis 1959 qui intéressent aussi bien le Groupe de Belfort que les autres Groupes de la Société ALSTHOM. Ces plans sont mis sur pied tous les deux ans et permettent une révision des trois années restant à courir sur le plan précédent. Ils sont basés sur une progression régulière des investissements de l'ordre de 6 % du chiffre d'affaires.

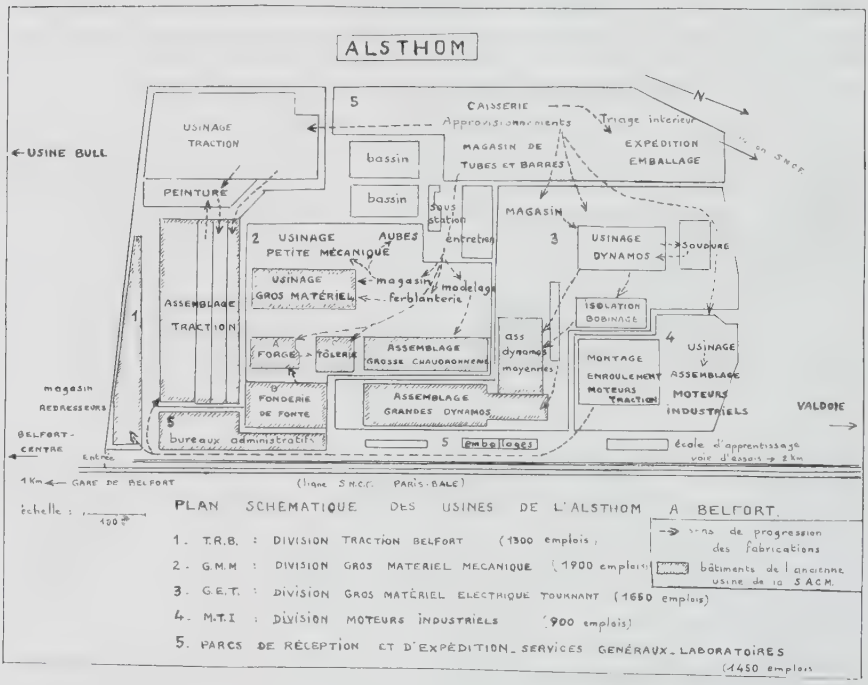
Plans quinquennaux Alsthom



Les usines de Belfort connaissent donc une croissance lente, mais très régulière, des investissements, ce qui ne permet guère un accroissement des emplois, que l'automatisation de certaines fabrications tend plutôt à réduire.

L'ALSTHOM se différencie de Peugeot dans la conception des ateliers qui découle de fabrications très spécialisées et souvent

constituées par de grosses unités dont les éléments doivent être assemblés. Les nouveaux ateliers de conception très fonctionnelle avec ponts roulants, avec magasins annexes pour le stockage des pièces, sont très clairs. Chaque poste de travail est constamment approvisionné par des chariots selon un planning rigoureux. Avec moins de personnel (réduction de 10 000 à 7 300) les usines de l'Alsthom-Belfort ont accru d'un tiers depuis 1960, leur productivité.



Le plan schématique ci-contre des usines permet une vue d'ensemble de l'organisation qui peut se définir comme étant une intégration horizontale de quatre divisions, coiffées par les Services Généraux Administratifs, les Approvisionnements, qui fournissent les magasins de chaque groupe, et le parc d'expédition et d'emballage.

Dans l'ensemble, les usinages, c'est-à-dire la préparation des divers éléments, sont rassemblés au N.NO.. et N.N.E. à proximité des magasins d'approvisionnements. Les assemblages sont tous au S.S.E. Chacune des quatre divisions a ses propres magasins et ses bureaux d'études qui la rendent indépendante des autres. La Forge,

la Fonderie de fonte et la Tôlerie sont communes aux quatre groupes, mais sont surtout utilisées par la division du Gros Matériel Mécanique. Leur rôle s'est amenuisé dans l'usine avec la fourniture de gros éléments préfabriqués. La tôlerie sert conjointement aux divisions G.M.M. et G.E.T. L'atelier des redresseurs est utilisé à la la fois par les « Moteurs industriels » et la « Traction ».

Le plan montre aussi l'importance des voies ferrées bordant l'usine à l'Ouest, au pied du Mont Salbert, où se trouvent des voies de triage intérieur assez importantes, servant à la fois aux approvisionnements et aux expéditions. Ces deux postes ont beaucoup plus d'importance qu'autrefois, étant donné la politique d'expansion commerciale de la Société. Dans le service approvisionnements arrivent des aciers moulés et des éléments préfabriqués venant surtout du Creusot et de Montluçon (Châtillon-Commentry), des tôles provenant de Longwy-Mont-Saint-Martin, Hayange, Pompey, Denain, Maubeuge, Saint-Chamond. Les tôles de dynamos sont forgées à Gueugnon (Saône-et-Loire), à Audincourt (Doubs), à Isbergues (Pas-de-Calais) et à Hennebont (Lorient). Les tubes sont déposés dans un magasin spécial ; mais il n'y a pas de stockage trop long ; car les approvisionnements sont prévus à l'avance en fonction du plan général des fabrications et les achats sont toujours coordonnés pour l'ensemble des cinq groupes, afin d'éviter l'embouteillage (la place étant très mesurée dans ce parc de l'Ouest). De même, le parc expédition au Nord-Ouest se gonfle de plus en plus d'éléments semi-finis destinés à approvisionner à l'étranger les C.T.M. (Centres Techniques de Montage, qui sont en quelque sorte les services extérieurs et après-vente, chargés du montage des gros matériels et des gros équipements de centrales). Il existe également une gare routière pour les expéditions de très grosses pièces, selon le système des « mille-pattes » avec engins routiers spéciaux. Les magasins d'emballage jouent aussi un rôle considérable. Le bois est abondamment employé pour les maquettes et les emballages.

La présence de deux grands bassins étonne l'observateur. En effet, la consommation d'eau est considérable et pose des problèmes en été, en raison des indigences de la Savoureuse. L'eau est refoulée sur Belfort à partir du Doubs (station de Mathay). Cette eau est utilisée par la centrale thermique, qui est insuffisante pour les besoins en énergie, mais sert aux diverses chaufferies (puissance installée 12 000 CV).

Depuis la location à la S.A.C.M. de Mulhouse, de ses vieilles usines où forge et fonderie, ainsi que la tôlerie, jouaient un rôle beaucoup plus important qu'aujourd'hui, puisque l'on fabriquait sur place (au lieu de les transporter sur rail ou sur route) les semi-finis, les usines de l'ALSTHOM se sont étendues vers le Nord et vers l'Ouest. Elles ont loué les bâtiments des anciennes filatures KOECHLIN, les ont transformés en grands halls d'usinage ou d'assemblage et y ont installé leur Ecole d'Apprentissage.

Le plan fait apparaître aussi l'importance des grands halls d'assemblage : deux sont particulièrement développés pour le montage des locomotives au Sud de l'usine et pour l'assemblage des grandes dynamos au Nord-Est. Par contre, du fait de l'importance prise, depuis 1946, par les usines de Tarbes (Hautes-Pyrénées), dans la fabrication des moteurs diesel et des moteurs de machines de petite traction, la superficie occupée par l'assemblage des moteurs industriels, au Nord-Est, a diminué.

Comment se présentent maintenant dans le détail les divers ensembles ?

Au Sud-Est, à l'entrée des usines du côté Belfort, le long de la voie ferrée Paris-Bâle se trouvent les bâtiments des Services Généraux couvrant une superficie de 2,85 ha et hébergeant 1 450 employés. Ses Services tertiaires sont le Service du Personnel et des relations Sociales, Services Médicaux, Comptabilité, Calculs prévisionnels avec ordinateur I.B.M. (et non Bull malgré la proximité des usines Bull), Services Achats, Bâtiments, Laboratoires, Transports et Fournitures d'énergie.

Au Sud, la Division de la Traction (T.R.B.) (fabrication de locomotives électriques) groupe 1 300 emplois. Las ateliers sont constitués de deux grands halls. Le premier à l'Ouest est un hall d'outillage et d'assemblage des pièces détachées des machines. Avec ses nombreuses machines-outils, contrôleuses et rectifieuses, ses ateliers de peinture avec la chambre de séchage à l'infrarouge et la soufflerie, cet ensemble rappelle les ateliers de Mécanique et de Carrosserie de Peugeot, à Sochaux, avec un nombre d'ouvriers moindre ; mais ceux-ci sont plus qualifiés dans l'ensemble, P_1, P_2 et P_3) (sauf à la peinture (O.S.) et pour les convoyages), car les pièces exigent des finitions et une précision de l'ordre du micron. Les usineurs, bobineurs et monteurs électriciens sont, dans l'ensemble, des S_3 et des S_2.

Le second atelier de la Division Traction, au Sud de l'usine, est un immense hall d'un seul tenant, orienté Est-Ouest, de 270 mètres de long, qui est un vieil atelier, au contraire, hérité de la fabrication des locomotives à vapeur par la S.A.C.M. Cet atelier, haut de plafond, dispose de trois ponts roulants de 60 tonnes, avec possibilité de couplage, permettant l'assemblage des moteurs sur châssis et des « coques » de locomotives électriques et diesel-électriques. Cet atelier groupe, surtout, des monteurs électriciens, la plupart $O.S_2$ et $O.S_3$. A l'extérieur et sur la partie Ouest de cet atelier, existe une plate-forme roulante de 165 tonnes, permettant de distribuer les « coques », montées entre les ateliers de peinture, où, selon les désirs du client, enregistrés sur cartes perforées, sont effectuées les diverses peintures. Chaque réseau acheteur a ses exigences et le matériel doit pouvoir résister, aussi bien au grand froid sibérien (on l'expérimente dans des caissons à — 60°) qu'aux chaleurs torrides du désert mauritanien. La capacité de production annuelle est de 160 locomotives. Le Transsibérien est actuellement

équipé par des locomotives CC à ignitrons de 6 000 CV, pesant 138 tonnes. Les ateliers de Belfort équipent aussi tout le réseau S.N.C.F. de CC 7 100, 5 000 CV, 106 tonnes, et de BB 16 500, 3 800 CV, 72 tonnes ; de même, toutes les locomotives Diesel électriques sortent de Belfort. Les essais sont effectués sur 3 km de voies intérieures aux usines et à Gevrey-Chambertin, grande gare de triage au Sud de Dijon (Côte-d'Or).

La division du Gros Matériel Mécanique (G.M.M.) occupe la partie Nord-Ouest de l'usine sur 6 hectares. C'est la plus importante par la superficie et le nombre de travailleurs employés : 1 900. Elle fabrique des turbines à vapeur, à gaz, à combustion interne, et hydrauliques, des chaudières, condensateurs, de grosses machines tournantes, des locomotives minières. Le visiteur est surpris par la taille extraordinaire des machines-outils, dont les plus grosses pèsent jusqu'à deux cents tonnes et dont la plus haute dépasse cinq mètres.

Trois puissants ponts roulants de 60, 80 et 120 tonnes glissent presque silencieusement au-dessus de ces puissantes machines-outils. Cet énorme atelier de 280 mètres de long emploie uniquement des ouvriers qualifiés (P_1, P_2 et P_3) à des usinages souvent très précis. La production mensuelle est de l'ordre de 800 tonnes.

Trois puissants rouleaux à la sortie des fours travaillent l'acier, porté au rouge blanc, pour fabriquer la carcasse des futures chaudières. Cette machine-outil donne aux tôles l'épaisseur et la courbure voulues sur une longueur de 30 m. De puissantes soudeuses automatiques assemblent les tôles. Des fours d'essais, opérant à 1 000° C, vérifient la résistance des soudures. C'est ensuite, l'assemblage très spectaculaire des rotors à ailettes des turbines thermiques à grande puissance d'expansion. Des ouvriers hautement spécialisés travaillent les profilés des hélices des turbines hydrauliques. Certains profilés ont un aérodynamisme savamment calculé pour obtenir le maximum de rentabilité. Les ensembles montés sont ensuite soumis à des contrôles-tests très sévères. Enfin à l'extrémité Nord-Ouest des usines, le gros matériel assemblé est porté sur des chariots ferroviaires ou routiers spéciaux.

Au Nord et à l'Est, à proximité des voies ferrées, se trouve la Division du gros matériel électrique tournant (G.E.T.). Cette Division fabrique les alternateurs (moyennes et grandes dynamos) pour tous les types de centrales, y compris les centrales nucléaires, des condenseurs, des souffleries pour les mines, des équipements de laminoirs, des moteurs pour bateaux, des compresseurs et pompes, des convertisseurs électriques, des aimants pour accélérateurs de particules et champs magnétiques de haute intensité. Les ateliers de cette division, aux machineries très importantes, couvrent près de 5 hectares, comprenant un grand hall d'assemblage de 200 mètres de long, large de 26 mètres et haut de 29 mètres. Ils rassemblent 1 650 travailleurs.

A côté des ouvriers professionnels, on trouve environ 400 femmes spécialisées dans les travaux de bobinage et d'isolation sous gaines, en raison de leur plus grande habileté que les hommes ; mais le personnel de « bobineuses » est en diminution, puisque beaucoup de fabrications de ce type ont été passées à la SOBEMO de Beaucourt, spécialiste du moteur électrique et filiale directe de l'ALSTHOM.

La plupart des ouvriers sont des monteurs électriciens et chaudronniers spécialistes utilisant plus de 500 machines-outils, dont une presse de 1 600 tonnes. La production mensuelle est d'environ 700 tonnes. Cette division G.E.T. fournit un grand nombre d'hydrocentrales, de thermocentrales et de groupes miniers. Elle a équipé les chambres de contrôle des laminoirs à train continu d'Hagondange et de Pont-de-Roide. Elle équipe en moteurs à turbines aussi bien les sous-marins français les plus récents que de très gros paquebots, comme le *France*.

Enfin, la 4e Division, celle des Moteurs Industriels (M.T.I.) au N.-N.E. des usines, est spécialisée dans la fabrication des machines rotatives pour tous usages industriels : aciéries, papeteries, verreries, usines textiles, fabrique de machines-outils, mines, cimenteries, constructions navales, appareils de monte-charge. Elle dessine, construit et installe des équipements électriques complets d'installations pour les nouvelles implantations industrielles. Elle fabrique tous les outillages pour régulation et contrôle électrique de toute machinerie. Ses ateliers couvrent près de trois hectares et emploient 900 personnes, la plupart O.P., dont très peu de femmes. La production mensuelle est de l'ordre de 450 machines d'une puissance totale d'environ 25 000 kW. Cette division vend aussi chaque mois quelque 3 000 à 4 000 moteurs de 0,37 à 37 kW.

En fait, ce groupe du matériel électrique industriel appartient maintenant à une Société nouvelle, UNELEC, au capital de 58 millions de F. dont ALSTHOM détient 50 %. Elle groupe deux sociétés régionales : SOBEMO (Société Belfortaine de Moteurs), l'Electro-Mécanique JAPY S.A. de Beaucourt qui ont fusionné avec UNELEC. Cette fusion permet la création d'une nouvelle usine à Valdoie, mais qui n'est qu'une partie d'un ensemble d'usines installées à Fourchambault (transformateurs de distribution), à Saint-Quentin (appareillage basse tension), Orléans et Vierzon (machines tournantes et manutention). Là aussi, la concentration condamne le groupe ALSTHOM-UNELEC de Belfort à ne plus être qu'une partie d'un tout à l'échelon national.

Le plan des usines montre que la vieille usine de l'ex-SACM-Belfort a pratiquement doublé en superficie et que l'ALSTHOM est maintenant freiné dans son expansion par le manque de place à proximité de la gare de Belfort. Or, la desserte de la voie ferrée est un impératif catégorique pour ses fabrications, qui sont de plus en plus conséquentes. Les progrès techniques foudroyants de la der-

nière décennie ont imposé à l'ALSTHOM la fourniture d'un matériel de plus en plus volumineux. La puissance des alternateurs commandés par l'E.D.F. a quintuplé en 17 ans, et l'on construit même maintenant des groupes de 600 000 kW de puissance installée (par exemple en 1964, la construction de la Centrale du Havre) ; ces groupes unitaires géants remplacent d'ailleurs plusieurs groupes de de 100 000 kW, par exemple. Il en résulte des réductions successives de personnel, mais, par contre, un accroissement progressif et en progression géométrique, des superficies consacrées au montage. Les travaux en cours viennent de loin au premier rang, dans l'actif du Bilan au 31 décembre 1965, suivis par le matériel et l'outillage. Les amortissements prennent une considérable importance.

La Société ALSTHOM a engagé, au début de 1965, la réalisation d'un programme d'équipement de 35 millions de F., sur les deux années 1965-1966, pour le renouvellement du parc de machines-outils de Belfort, visant à l'augmentation de la productivité et de la capacité des usines (61). De 1960 à 1965 ont été entièrement rénovés les ateliers de grosses machines tournantes dans la partie Nord et Nord-Est des usines. Ceux-ci offrent un contraste, par leur aspect très fonctionnel, plus aéré et plus éclairé, avec les anciens bâtiments hérités de la SACM, tout spécialement ceux de la forge et de la fonderie qui, comme à Sochaux, jouent un rôle de plus en plus réduit, en raison de l'appel à des fournisseurs mieux outillés pour ces fabrications.

La tendance est de réserver de plus en plus aux Sociétés, ayant des administrateurs communs avec ALSTHOM, ou dans lesquelles ALSTHOM a d'importantes participations, les grosses commandes de semi-finis ; par exemple, en 1965, la Société a passé 15,4 millions de commandes à la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques et 15,4 millions à la Société des Condensateurs DELAS, 8,8 millions à TRÉFIMÉTAUX, 4,5 à la Compagnie Française THOMSON-HOUSTON, 2 millions à NEYRPIC (62).

ALSTHOM-Belfort, par suite des concentration financières, n'est plus qu'un maillon d'une chaîne. Depuis décembre 1964, la création de trois filiales communes avec la Compagnie Générale d'Electricité (C G E.), ALSTHOM-Savoisienne (participation ALSTHOM 51 %), Delle-ALSTHOM (21 %), UNELEC (50 %) a amené une importante modification de structure de l'entreprise tout entière. Au cours de l'année 1965, aux quatre groupes précédemment décrits, s'est ajouté un cinquième : le groupe Entreprise de Centrales Thermiques et d'Ensembles Electromécaniques (Division des Equipements et Entreprises Electriques). Ce groupe est constitué à partir d'activités précédemment exercées dans les Divisions du Gros Matériel

(61) Rapport annuel exercice 1965 Alsthom. Assemblée générale du 14 avril 1966, p. 19.

(62) Rapport annuel Alsthom, 1965 p. 41. Rapport spécial des Commissaires.

(G.M.M. et du Matériel Industriel (M.T.I.). « Son domaine comprend l'étude, la production et la vente des équipements et entreprises électriques dans les ensembles où sont associés les matériels à courant fort et les éléments à bas niveaux d'énergie, à l'exclusion de la fabrication des machines (63). » Cette situation nouvelle va justement se traduire par l'érection d'une nouvelle usine à Valdoie pour le groupe de production du Matériel Industriel.

D'autre part, ingénieurs et techniciens de Belfort deviennent des « itinérants », c'est-à-dire qu'une section spéciale de montage (C.T.M.) est chargée des implantations complètes des matériels des centrales thermiques et hydrauliques et autres implantations électro-mécaniques, en liaison étroite avec les Services de Belfort, dans les divers pays clients.

Sur une production annuelle d'équipements excédant 30 000 tonnes (dont 160 locomotives), 40 % sont destinés aux marchés d'exportation répartis sur toute la planète. La part exportation représente près de 24 % du chiffre d'affaires hors taxes de l'ensemble de la Société. C'est grâce à l'exportation, du reste, que les travaux d'expansion à Belfort ont pu être réalisés ; par exemple, alors que les commandes françaises sont restées stables, les commandes à l'exportation ont plus que doublé de 1962 à 1965.

La Direction des Etudes Commerciales et la Division des Affaires Internationales effectuent des études prévisionnelles, qui déterminent le montant des crédits d'investissement à Belfort. Chaque groupe possède ses services technico-commerciaux, qui planifient dans plusieurs départements spécialisés les fabrications, en fonction des ventes (voir tableau).

Comme Peugeot Automobiles, Alsthom possède à l'étranger des filiales industrielles et commerciales. Sur le plan industriel, Alsthom participe à 20 % à la General Electrica Espanola (G.E.E.) qui est de loin la plus importante entreprise de constructions électriques en Espagne. Cette Société a deux principaux actionnaires : Alsthom et General Electric Américaine, avec laquelle Alsthom a depuis longtemps des accords d'assistance technique réciproque. C'est avec l'appui technique de la division C.T.M. de Belfort et de Tarbes que la G.E.E. a pu mettre au point la plupart de ses matériels. Bien que la G.E.E. ait maintenant une majorité de capitaux espagnols, les apports français et américains sont encore considérables sur le plan technique et des équipements en commun sont réalisés fréquemment pour les besoins espagnols.

Sur le plan commercial, il existe trois filiales Alsthom à l'étranger : Alsthom-Española, Alsthom-Belge et Alsthom-Mexicana. Cette dernière Société, contrôlée à 100 % par l'Alsthom, assure la liquidation des commandes en cours avec la division C.T.M. et assume les missions d'implantation de la firme en Amérique

(63) Rapport annuel Alsthom, 1965, p. 9.

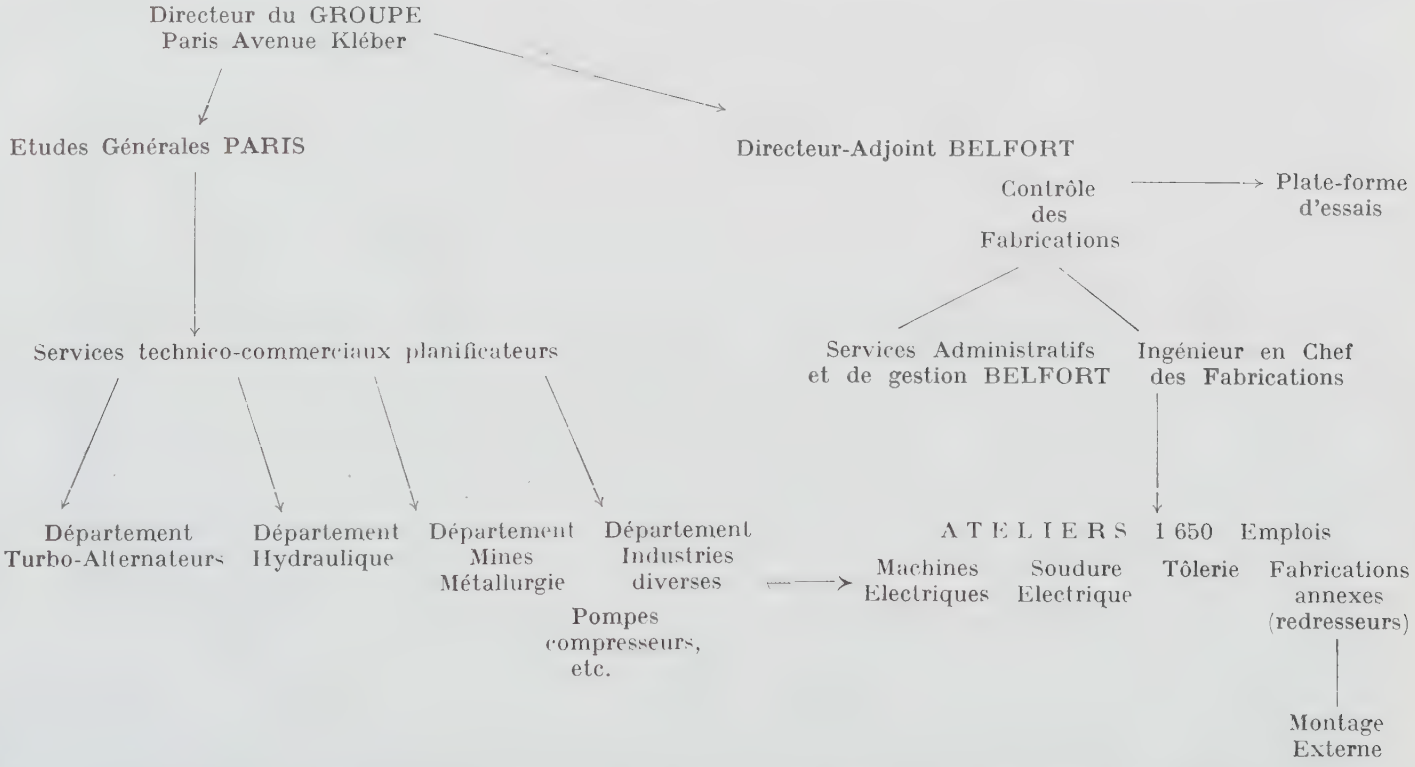
Centrale et en Amérique du Sud (Argentine, Brésil, Colombie, Vénézuéla, Cuba, Equateur, Pérou). Pour les exportations de locomotives, un accord entre les trois principaux constructeurs français ALSTHOM, M.T.E. (SCHNEIDER-CREUSOT, JEUMONT-SCHNEIDER) et BRISSONNEAU et LOTZ a permis la fondation en 1965 d'une filiale commune « Société TRACTION EXPORT », dans laquelle ALSTHOM a la part la plus importante (54 % du capital) et qui coordonne les efforts d'exportation des trois Sociétés. Ceci intéresse au premier chef les usines de Belfort, puisque ce sont elles qui exportent pour 50 % au moins leurs locomotives à l'étranger (alors que la S.N.C.F. a dû comprimer ses programmes d'investissements).

Depuis la seconde guerre mondiale, les pays qui ont acheté des locomotives électriques de 1950 à 1965 sont, dans l'ordre : l'Inde (178), l'Espagne (147), les Pays-Bas (109), la Colombie (106), le Portugal (84), le Maroc (64), l'U.R.S.S. (50), l'Algérie (38), la Turquie (33), la Chine continentale (25), la Hongrie (7), la Yougoslavie (1). Pour les locomotives diesel-électriques : la Hollande (130), le Sénégal (82), la Tunisie (66), l'Algérie (65), la Finlande (54), l'Espagne (46), Madagascar (35), le Cameroun (33), la Birmanie (33), la Guinée (27), l'Argentine (25), l'Uruguoy (25), la Côte d'Ivoire (24), le Congo-Brazzaville (23), le Dahomey (22), le Pakistan (18), la Mauritanie (18), le Togo (11), le Maroc (8), le Viet-Nam (6), l'Equateur (5), la Colombie (2) et l'Italie (2). Cette liste fastidieuse a le mérite de faire apparaître la part considérable joué par les pays en voie de développement dans les clients de la Division Traction de Belfort. Il faut noter aussi l'importance de la clientèle de pays européens à développement industriel faible ou moyen : Espagne, Portugal, Pays-Bas, Finlande, Turquie ; le rôle important également, du monde socialiste, U.R.S.S. en particulier, pour les locomotives électriques.

Tout ceci montre à l'évidence le rayonnement international des usines de Belfort, tout à fait comparable à celui des usines de Sochaux, tout aussi vulnérable aux fluctuations de la conjoncture mondiale. ALSTHOM comme PEUGEOT échappant aux horizons régionaux, deviennent des usines « hors série ». Leur classe internationale leur permet une aisance de trésorerie considérable, mais exige la recherche de sources de financement à un échelon également international. Pour l'instant, du reste, il n'y a pas péril en la matière, puisque la part de l'autofinancement représente pour l'ALSTHOM depuis 1960 60 % du montant des investissements (y compris dans l'autofinancement les dotations pour amortissements) (64).

Pour la Porte d'Alsace, ce développement de l'ALSTHOM s'accompagne, comme celui de PEUGEOT, d'une prise en main directe et d'une concentration technique des sous-traitants régionaux. C'est le cas de l'ancienne usine d'horlogerie JAPY à Beaucourt (Territoire de Belfort).

(64) Revue *Entreprise*, 8 décembre 1962, n° 378. Article sur l'Alsthom.



Note. — Sur ce tableau, on peut constater qu'à la division du travail dans les Ateliers correspond une division parallèle des Services technico-commerciaux. Chacun de ces services est attaché à un type de fabrication et assure à la fois le planning de fabrication et la vente du produit, agissant de manière autonome à l'intérieur du Groupe et en fonction des directives et crédits fournis par le Service des Etudes générales au Siège parisien de la Société.

Nous avons vu que deux Sociétés régionales ont fusionné dans l'Unelec : l'Electromécanique Japy et la Sobemo, spécialisées dans les fabrications de petits moteurs électriques. Cette usine de Beaucourt après avoir appartenu à ces deux sociétés est groupée avec l'Alsthom, sous le sigle Unelec. Sobemo-Beaucourt est entrée dans une chaîne de fabrications très spécialisées et d'envergure nationale. Pour la série Fonte, Beaucourt construit les petits moteurs de 1/2 à 3 CV, l'Alsthom-Belfort les moteurs de 4 CV à 20 CV, Orléans qui dépend de la C.G.E. (Compagnie Générale d'Electricité associée à l'Alsthom dans la création de filiales communes), les gros moteurs de 20 à 50 CV. Enfin, l'usine d'Arnage (Le Mans) est spécialisée dans la série légère Aluminium Alpax.

Cette ex-usine Japy de Beaucourt, couvre une superficie de 28 000 m² dont 7 000 m² de fonderies, et fait vivre 900 personnes, dont 700 ouvriers (150 O.P.) et 18 collaborateurs et cadres. Cette usine emploie aux bobinages 300 femmes. La Banque Worms continue à détenir 50 % des actions. De ce fait, l'emprise parisienne est totale sur cet établissement, qui n'a aucune liberté de manœuvre : véritable sous-traitant, il fournit des moteurs électriques à toutes les grandes firmes automobiles : Renault, Peugeot, Citroen, Simca, et à tous les utilisateurs des machines-outils à moteur électrique. Selon les dirigeants de l'usine, la concurrence en ce domaine est très vive à l'intérieur du Marché Commun. Un étalement des frais généraux sur des quantités produites plus grandes est nécessaire : depuis la naissance d'Unelec, le potentiel de fabrication a quadruplé à Beaucourt.

Ce cas nous introduit dans le domaine des grandes usines qui survivent indépendantes et se développent à l'ombre des deux Grands. Nous prendrons trois exemples très caractéristiques : la S.A.C.M., la Mécanographie Japy et Bull.

C. — Trois types de grands constructeurs mécaniques : S.A.C.M. - Mécanographie Japy et Bull-Belfort

1) *La Société Alsacienne de Constructions Mécaniques de Mulhouse (S.A.C.M.M.).*

Située entre l'Ill et le Canal du Rhône au Rhin, au Sud-Ouest de Mulhouse, la S.A.C.M. est née en 1826 de l'initiative de trois hommes dynamiques : André Koechlin, Henri Bock et Mathias Thierry, hommes de « formation avant tout commerciale et qui ne semblent pas avoir eu de connaissances spéciales en métallurgie » (65). Leur but était de créer un atelier de constructions méca-

(65) Exposé de M. André Brandt à la réunion d'information des cadres de la S.A.C.M. de Mulhouse le 28 février 1967 : « Les origines et la création des Ateliers A. Koechlin et C^ie. »

niques, capable de fournir en machines de toutes sortes l'industrie régionale alors en plein développement (sur le plan des textiles). Les bâtiments comprenaient à l'origine une fonderie, un atelier d'usinage et surtout un bâtiment pour la machine à vapeur. Ce bâtiment central avait été construit sur des plans fournis par la firme SHARP-ROBERTS et Cie de Manchester.

Ce fut pendant 46 ans, jusqu'en 1872, une affaire familiale ; puis, une Société Anonyme comprenant les usines de Mulhouse, de Graffenstaden, au Sud de Strasbourg, après 1879 de Belfort et après 1922 de Clichy dans la proche banlieue de Paris, soit pendant 93 ans de 1872 à 1965. Depuis 1929, l'usine de Belfort a été affermée à la Société ALSTHOM, ce qui a marqué un tournant important dans l'évolution de la S.A.C.M.

Enfin, depuis 1965, cessant d'être une affaire spécifiquement alsacienne, l'usine de Mulhouse est devenue une Société d'Exploitation du Holding HISPANO-SUIZA, se séparant définitivement de Graffenstaden et de Clichy.

L'emplacement choisi a été longtemps remarquable, malgré le régime à forts constarstes de l'Ill, mauvais ou trop bon fournisseur d'eaux selon les saisons, mais il se trouvait à proximité du Canal du Rhône au Rhin et, à partir de 1837, du chemin de fer de Mulhouse à Thann, puis à Strasbourg. L'usine fut reliée au canal dès 1832 par un bassin particulier comblé ensuite en 1868.

André KOECHLIN achetait en même temps des terrains dans les départements voisins : en Haute-Saône, dans les Vosges et la Meurthe (66), avec l'idée d'y installer des filatures et des tissages servant de débouché permanent aux machines textiles fabriquées par la S.A.C.M. Les capitaux furent fournis à l'origine par une part des bénéfices de la Maison DOLLFUS-MIEG, qu'A. KOECHLIN avait dirigé jusqu'en 1821. A. BRANDT pose même la question d'une avance éventuelle de capitalistes bâlois qui s'intéressent alors vivement au développement économique de Mulhouse.

Dès la création des chemins de fer, l'usine eut ses voies de raccordement, encore visibles sur les anciens plans, notamment celui de 1846. La ligne Bâle-Strasbourg, inaugurée en 1841, passait à proximité de l'usine et favorisa le développement de la construction des machines à vapeur et des locomotives. Dès l'origine, la Société se spécialisa dans certaines branches d'activité : machines textiles, force motrice, machines de traction, et elle s'orienta très vite vers l'exportation. La politique des KOECHLIN consista à installer aux portes même de leur usine des filatures importantes leur servant de référence et permettant de provoquer ainsi des créations plus lointaines, mais la Maison ne s'occupa systématiquement que de la construction de machines.

(66) Après 1871, la Meurthe fut divisée par la frontière franco-allemande. En 1919, La Meurthe annexée est devenue la Moselle et la Meurthe demeurée française après le Traité de Francfort resta la Meurthe-et-Moselle.

Durant tout le XIX[e] siècle et jusqu'en 1952, la fabrication de la S.A.C.M. se divisa en trois catégories distinctes :

1) Les locomotives à vapeur et tenders pour chemins de fer (le cousin germain d'A. KOECHLIN, Nicolas KOECHLIN, fut le fondateur des chemins de fer alsaciens).

2) Les machines à vapeur fixes, moteurs hydrauliques, les machines et appareils pour minoteries et papeteries, les transmissions de mouvement pour les différentes industries, la chaudronnerie en fer et en cuivre de tout genre, le chauffage à vapeur et le moulage en seconde fusion.

3) Toutes les machines de filature, de tissage et d'impression du coton et de la laine peignée.

On a construit des locomotives à vapeur à Mulhouse jusqu'en 1889 ; mais, dès 1880, la construction des machines destinées aux réseaux français avait été transférée à Belfort, spécialiste ensuite de la Traction électrique.

En 1952, l'usine de Mulhouse de la S.A.C.M., renouant avec son ancienne vocation « Traction », a créé le Service Diesel (moteurs à combustion interne, à huile lourde et à gaz). L'expansion se fait depuis 1953 en faveur du « secteur Moteurs Diesel » : la construction des moteurs M 60 et A 60 l'emporte maintenant sur celle des machines textiles comme le montre nettement le tableau suivant en 1960 (67) :

	Pourcentage des salariés par rapport au nombre total	Nombre total de salariés
Machines pour usines textiles ...	43 %	1 753
Machines à combustion interne à huile lourde et à gaz	50 %	1 822
Fabrication de pompes à moteur .	1 %	30
Fabrication de compresseurs vol. .	2 %	62
Fabrication de chaudières terrestres	4 %	223

La construction Diesel et ses annexes a nettement pris le pas sur les autres fabrications. Elle travaille en étroite liaison avec le département « Traction » de l'ALSTHOM-Belfort pour les locomotives diesel-électriques et fournit les moteurs des rames Trans-Europ

(67) Selon J. P. TIHAY, *L'évolution industrielle alsacienne*, D.E.A., 134 p., 10 cartes, Strasbourg, 1960.

Express (T.E.E.). La S.A.C.M.M. travaille pour l'industrie du pétrole et les centrales électriques utilisant les fuels. Elle fabrique des groupes de propulsion pour la navigation et des groupes électrogènes pour l'industrie.

L'intégration du secteur Diesel s'est faite de manière progressive à l'intérieur d'une grande usine tournée vers la fabrication des machines textiles. « L'usinage-textile » a pris la fabrication d'un certain nombre de pièces des moteurs Diesel.

Les effectifs ouvriers ont baissé de 45 % entre 1963 et 1967 dans l'usine de Mulhouse (de 4 215 au 1-4-1963 à 2 586 au 1-1-1967). Cette baisse est liée à la fois à une crise de conjoncture du textile régional qui achète moins de machines et de pièces mécaniques de filature, tissage ou manutention, et à une plus grande automatisation résultant de la fabrication en série des moteurs Diesel M 60 et A 60. Dans l'usine de Mulhouse, la Division I (Textiles) — Usinage et montage des machines avait un total de 492 ouvriers et contremaîtres, au milieu de 1967, dont 123 O.S. et 326 O.P., contre 641 à la Division II (Diesel-Grosse Mécanique-Usinage-Montage), dont 168 O.S. et 411 O.P., et 303 à la Division III (Ateliers de pièces détachées, outillage, conditionnement, emballage, peinture, transports entre ateliers, service Electricité-Production), dont 73 O.S. et 114 O.P. On notera que dans les trois divisions, comme à l'Alsthom-Belfort, la proportion des ouvriers très qualifiés et qualifiés (P_3, P_2 et P_1) est très nettement supérieure à celle des ouvriers spécialisés (majorité de S_2) et l'écart tend à s'accroître.

La réduction d'effectifs, depuis quatre ans, s'est faite aux dépens surtout des S_2, type d'ouvrier d'origine rurale ou encore à demi-rurale qui ne convient pas pour les travaux de précision. A la fonderie de Masevaux, au contraire, qui dépend de la S.A.C.M.M. et qui produit uniquement de la fonte pour les machines textiles, on comptait en 1967 69 O.S. contre 44 O.P. La fonderie avec modelage pour les moteurs Diesel installée dans l'usine de Mulhouse employait en juin 1967, sur 137 ouvriers, 55 O.S. contre 63 O.P., car les spécialistes modeleurs sont plus importants ici que dans le cas de la fonderie de Masevaux. D'autre part, le bureau d'essai des moteurs Diesel à Mulhouse oblige à l'emploi de 170 mensuels hautement qualifiés. Dans l'ensemble de l'usine au 1er février 1966, sur 400 ajusteurs, 277 étaient professionnels (127 P_1, 121 P_2, 29 P_3), tous titulaires d'un C.A.P. ou d'un brevet professionnel. Sur 140 mécaniciens Diesel, 110 sont des O.P.

Cette main-d'œuvre est très stable : sur 2 558 membres du personnel S.A.C.M.M., au 10 mars 1967, à peine 15 % du personnel vient à l'usine, soit par la S.N.C.F., soit par autocars, 1 500 habitent Mulhouse et 95 % la zone urbaine de Mulhouse ! 45 % du personnel a plus de 15 ans d'ancienneté.

Il n'y a pas de problème de recrutement de main-d'œuvre : les disponibilités sont grandes sur la place de Mulhouse et des environs,

sauf pour les besoins en électriciens, fraiseurs professionnels et tuyauteurs professionnels ; mais les nécessités d'un recrutement d'ouvriers issus du textile ont exigé une standardisation très poussée des pièces usinées. Plus qu'à l'ALSTHOM de Belfort, le montage se fait en série grâce à la réalisation d'éléments standards interchangeables et, comme à la S.I.C.A.P. de Sochaux, il existe un planning de fabrication sur chaînes.

Ceci a amené la S.A.C.M. à amortir un matériel neuf tout en utilisant encore le vieux matériel. Or, la polyvalence des fabrications implique des frais généraux considérables. Les nouvelles acquisition de machines automatiques pour les chaînes se sont montées à 4 millions de N.F. A titre indicatif, les amortissements dans la Division textile ont été de l'ordre de 850 000 N.F. alors qu'ils étaient de 1 554 000 pour la Division Diesel, soit presque le double !

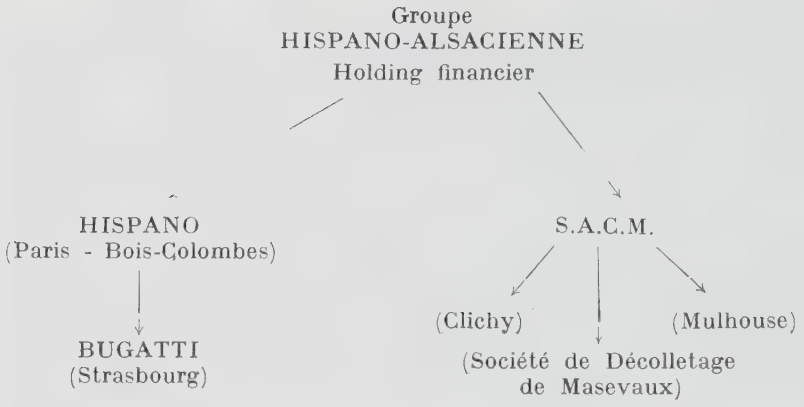
La grosse construction mécanique ne représente plus que 10 % environ de l'activité totale. La grosse chaudronnerie, qui avait été transférée en 1962 à l'usine d'Ottmarsheim (RHENAMECA), créée près du grand canal d'Alsace, n'a pu se maintenir, malgré une excellente situation géographique. Cette usine, filiale commune à l'époque de la S.A.C.M. et d'ALSTHOM, s'est implantée en pleine période de crise des constructions navales, au moment où la concurrence japonaise faisait déjà sentir tout son poids. Cet échec, lié à de mauvais calculs prévisionnels, eut deux conséquences graves : d'une part, il entraîna une réduction très forte du nombre des ouvriers travaillant en chaudronnerie et, en général, dans les chaudières, la grosse construction mécanique et les engins de levage, car une grosse part de ce matériel était destinée à la Marine ; d'autre part, il entraîna une crise de trésorerie à la S.A.C.M., car les immobilisations n'étaient plus assez couvertes à la fin de 1964. Cette crise était d'autant plus dangereuse qu'elle survenait après la longue crise du textile cotonnier qui avait provoqué un notable recul des fabrications de matériel textile (or la S.A.C.M. produisait à l'époque plus de la moitié du matériel textile fabriqué en France).

Le premier effet en fut donc, en trois ans, la suppression de 2 471 emplois à la S.A.C.M.-Mulhouse : au recensement du C.A.H.R. en 1962 (68), la S.A.C.M.M. employait 6 558 personnes, dont 500 femmes ; en 1964 les effectifs tombaient à 4 997, dont 356 femmes ; et au recensement I.N.S.E.E. de 1965, la S.A.C.M.M. n'avait déjà plus que 4 117 employés et ouvriers — en 1967 les effectifs dépassent à peine 2 500 personnes !

Le second résultat en fut la reprise en mains par le groupe holding parisien HISPANO-SUIZA de l'usine de Mulhouse et de ses annexes de Masevaux et Jungholtz (Haut-Rhin). Il en est résulté une association.

---

(68) C.A.H.R., Mulhouse, 1965. Rapport du Centre de Documentation. Recensement industriel. — C.A.H.R. : Comité d'Action Haut-Rhinois.



Si la S.A.C.M. conserve son autonomie de gestion financière, c'est désormais le holding qui se charge des appels au crédit bancaire. Depuis cette association, l'accent a été mis sur la production en série des moteurs Diesel et les immobilisations en matériel et outillage ont été fortement réduites (69) dans les branches : matériel textile et chaudronnerie, bien que la S.A.C.M.M. demeurât le principal centre de fabrication de matériel de levage et de manutention de la Porte d'Alsace. Cet effort vers l'expansion de la fabrication des moteurs Diesel s'est effectué en corrélation avec le développement considérable de la branche traction Diesel à l'Alsthom-Belfort, dont la S.A.C.M.M. est le principal fournisseur — association donc toujours étroite sur le plan technique entre la société « mère » de Mulhouse et sa « fille aînée » de Belfort.

Le tableau des facturations hors taxe de mars 1967 montre quelles sont les orientations commerciales nouvelles qui traduisent cette profonde évolution des fabrications : la grosse construction traditionnelle, les engins de levage, la mécanique générale, la fabrication des chaudières, la fourniture de fonte brute sont réduites à leur plus simple expression et ne font l'objet d'aucune exportation, servant à satisfaire essentiellement des fournitures locales ou régionales (0,44 % d'exportations indirectes de chaudières dans la Communauté française !). On note, par contre, que la facturation du matériel textile ne représente qu'un peu plus du quart en valeur de celle de la branche Diesel.

On remarque aussi l'importance prise par les exportations aussi bien dans les branches textiles que dans la branche Diesel. L'usine S.A.C.M. de Mulhouse a réalisé d'importants efforts pour développer ses exportations. Il apparaît sur le tableau que les

(69) D'après enquête à la S.A.C.M.M. : « immobilisations en matériel et outillage, au 31 décembre 1966, seulement 24,3 millions NF. A la fin de 1954, les mêmes immobilisations étaient de 40 millions de NF !

TABLEAU DES EXPORTATIONS DIRECTES ET INDIRECTES DE LA S.A.C.M.

Facturation (hors taxes) Mars 1967

En milliers de francs

Branches	Totaux		France		Exportations indirectes						Exportations directes					
					Totaux		Commun. française		Etranger		Totaux		Commun. française		Etranger	
	NF	%	NF	%	NF	%	NF	%	NF	%	NF	%	NF	%	NF	%
Filature-Laine	704	100	127	18,04	-	—	—	—	—	—	577	81,96	—		577	81,96
Filature-Coton	1.189	100	481	40,45	—	—	—	—	—	—	708	39,55	129	10,85	579	48,70
Tissage	1.271	100	418	32,89	—	—	—	—	—	—	853	67,11	41	3,22	812	63,89
Textile	3.164	100	1.026	32,43	—	—	—	—	—	—	2.138	67,57	170	5,37	1.968	62,20
Impression	456	100	57	12,50	263	57,68	-		263	57,68	136	29,82	—	—	136	29,82
Textile et impression	3 620	100	1.083	29,92	263	7,26		—	263	7,26	2.274	62,82	170	4,70	2.104	58,12
Entreprise Textile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	3.620	100	1.082	29,92	263	7,26	—		263	7,26	2.274	62,82	170	4,70	2.104	58,12
Diesel	11.125	100	4.207	37,82	1.890	16,98	391	3,51	1.499	13,47	5.028	45,20	262	2,36	4.766	42,84
Entreprise Diesel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	11.125	100	4.207	37,82	1.890	16,98	391	3,51	1.499	13,47	5.028	45,20	262	2,36	4.766	42,84
Grosse construction	182	100	182	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Levage	94	100	94	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mécanique générale	276	100	276	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chaudières	225	100	224	99,56	1	0,44	1	0,44	—	—	—	—	—	—	—	—
Fonte brute à façon Divers S.D.M.	378	100	372	98,41	6	1,59	—	—	6	1,59	-			—	—	—
Total Mulhouse	15.624	100	6.162	39,44	2.160	13,83	392	2,51	1.768	11,32	7.302	46,73	432	2,76	6.870	43,97
Total Entreprise	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total général	15.625	100	6.162	39,44	2.160	13,83	392	2,51	1.768	11,32	7.302	46,73	432	2,76	6.870	43,97

exportations directes sont plus importantes pour le matériel textile (62,82 % contre 29,92 % en France) que pour la branche Diesel (45,20 % contre 37,82 % en France) en raison des commandes S.N.C.F. à l'Alsthom et des commandes E.D.F.-G.D.F. et Houillères, mais les exportations indirectes, par l'intermédiaire de l'Alsthom notamment (13,47 %), permettent de compenser l'écart (45,20 + 13,47 = 58,67 % contre 62,82 %). Le matériel textile est surtout destiné à l'Allemagne Fédérale, l'Inde, la Grande-Bretagne, l'U.R.S.S., la Chine et autres pays du Tiers-Monde ; pour le matériel de filature le laine le pourcentage exporté a atteint 85 % en 1962 (70). Les moteurs Diesel M 60 sont exportés vers l'Espagne, la Guinée, le Chili, la Norvège, la Finlande. L'éventail international est très vaste, et le rayonnement mondial comparable à Peugeot et Alsthom. Comme cette dernière, du reste, la S.A.C.M.M. a créé un groupe spécial pour l'entreprise et l' « engineering », employant plus de 500 personnes, tous techniciens très qualifiés ou ingérieurs chargés du montage sur place (en quelque sorte, un service itinérant après-vente). les installations sont livrées « clés en mains », en France comme dans le monde, notamment dans les branches énergie nucléaire, raffineries de pétrole, papeteries, industries chimiques. La S.A.C.M.M., dans le cadre du groupe Hispano, a des filiales commerciales en Italie et en Espagne.

Cet essor des exportations permet une habile politique de crédit basée sur un préfinancement branché sur des crédits à l'exportation autorisés par la Banque de France.

Cette usine rénovée et de renom international voit cependant son expansion freinée à Mulhouse par le manque de terrains disponibles, et des difficultés pour recruter une main-d'œuvre hautement qualifiée en nombre suffisant.

Le manque de terrain disponible est de loin le frein le plus grave. L'usine de Mulhouse se développe sur 24,72 ha. La surface bâtie en élévation est de 209 542 m². Ce manque de place s'explique par l'ancienneté de l'usine dans de vieux bâtiments de briques. Il a fallu établir du neuf dans du vieux et s'agrandir en hauteur. Or, une usine en étages est aujourd'hui une hérésie pour la fabrication de série et le travail sur chaînes. La polyvalence a entraîné l'absence d'ateliers à fabrication attitrée jusqu'à la rénovation présente. Encastrée entre le canal de décharge et le Canal du Rhône au Rhin, et les deux usines de la S.F.A. dépendant de Citroen (ex-Filatures Charles Mieg et Gluck et Cie), l'usine ne peut s'étendre : c'est pourquoi, les dirigeants de la S.A.C.M. avaient fondé tous leurs espoirs sur le développement de Rhenameca à Ottmarsheim, liaison d'autant plus intéressante que le Canal de Nieffer à grande section pouvait servir de lien. Ce projet sera-t-il repris ? Tôt ou tard l'expansion de la branche Diesel impose un départ hors de Mulhouse, mais sera-ce au bénéfice de la région de la Porte d'Alsace ?

(70) Revue *L'Economie*, 18 janvier 1962, n° 806, p. 20.

Le second frein est moins sérieux. Sans doute, la main-d'œuvre qui va être dégagée par le textile et les mines de potasse est-elle peu adaptée à ces fabrications de haute technicité : il faut à la fois habileté, tour de main, précision et connaissances électromécaniques. Le groupe Hispano-Alsacienne a fourni les capitaux nécessaires à une formation professionnelle accélérée sur machines automatiques. mais, d'autre part, les besoins en main-d'œuvre sont moins grands qu autrefois : par contre, l'importance des O.P. (surtout P_2 et P_3) doit croître en progression géométrique, si la S.A.C.M.M. veut « tenir son rang » dans la compétition mondiale.

2) *La Mécanographie* Japy *de Beaucourt.*

Devenue depuis 1957, après une importante concentration, l'unique centre de fabrication des machines à écrire de la marque, l'usine de Beaucourt de la Société de Mécanographie Japy est située à l'entrée Sud-Ouest de Beaucourt en face des vieilles forges et de la vieille usine de mécanique de Frédéric Japy. Un holding des Etablissements Japy Frères avait été constitué en 1937, l'industrie de la machine à écrire s'étant développée au lieu et place de l'horlogerie, dès 1905.

Jusqu'en 1958, cette Société possédait deux usines spécialisées : l'une, dans l'usinage des pièces à Beaucourt (à mi-chemin entre Audincourt et Delle) ; l'autre, dans le montage des machines à écrire, à Arcueil. La formule était peu viable : Arcueil avait peu de possibilités de terrains pour s'agrandir ; Beaucourt avait plus de place et disposait d'une main-d'œuvre moins exigeante que dans la Région Parisienne.

La décision, en 1959, de libérer l'usine d'Arcueil et de concentrer toutes les installations à Beaucourt fut combinée avec la fermeture de l'usine d'horlogerie, qui fusionna avec Jaz de Wintzenheim (Haut-Rhin), au moment même où éclatait le Groupe Japy en quatre sociétés indépendantes. La participation des capitaux de la Banque Worms se maintenait à part presque égales dans les quatre sociétés (31 à 37 %), mais l'Electromécanique Japy fusionna avec Sobemo et Alsthom dans l'Unelec et la Visserie-Boulonnerie Japy de l'Isle-sur-le-Doubs s'associa à la S.I.D. de Delle et à Bohly de Mélisey (Haute-Saône) pour donner la V.B.A. (Visserie-Boulonnerie Associée) (70 bis). Dès lors, les seuls établissements demeurés sous le nom de Japy étaient, d'une part, la Société d'Equipement Japy à Fesches-le-Châtel (Territoire de Belfort), le Matériel industriel et ménager Japy à Beaucourt et, surtout la Société de Mécanographie concentrée à Beaucourt qui conserve de loin la première place de ce qui reste encore du Groupe Japy.

(70 bis) Cette Société V.B.A. créée en 1962 par association entre Japy et Viellard s'associa à son tour en 1964 avec la SIDEBO (Sid et Bohly). En 1969 une cinquième Société J. Martouret de Saint-Etienne s'est jointe à eux pour donner G.F.D. (Société Générale de Forgeage et Décolletage).

Depuis 1954, l'usine des Fonteneilles à Beaucourt a été totalement rénovée. Sur un terrain de 16 000 m² en pente douce vers le Nord, l'usine est bordée au Sud par la route d'Audincourt, à l'Est par un chemin vicinal, au Nord et à l'Ouest par des terrains plantés ou boisés. Les possibilités d'extension sur ces terrains sont grandes. Les bâtiments vieux de plus de 50 ans ont été démolis ; les autres furent aménagés. L'usine actuelle est en élévation sur deux étages. Dans la partie Est, un bâtiment ancien, mais en bon état, en forme d'U et à trois niveaux. Plus à l'Est, se trouvent deux ateliers contigus. Au Nord-Est, un bâtiment isolé a été maintenu et réservé à la fonderie et à l'ébarbage au rez-de-chaussée, et au montage du retour électrique de la machine standard au premier étage. Les constructions neuves avec terre-plein d'accès en contrebas de la route d'Audincourt ont été développées vers l'Ouest et s'étalent vers l'Est sur trois niveaux (139 × 15 m) le long de la route d'Audincourt. Elles comprennent des ateliers compartimentés pour polissage, nickelage, phosphatation, peinture au rez-de-chaussée, un vaste atelier d'outillage, des ateliers de revêtage, rectification et taillage, qui frappent le visiteur par leur propreté et leurs machines automatiques de haute précision, au premier étage ; enfin, les postes de finition des machines à écrire au second. Tous ces ateliers sont très éclairés par de grandes baies vitrées.

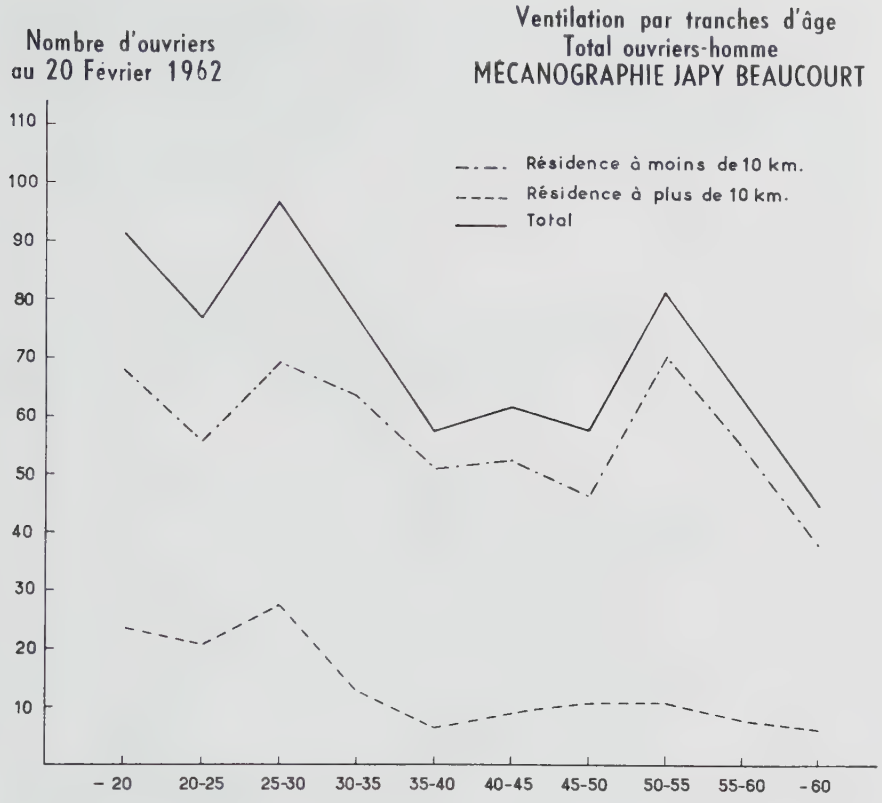
Les usines de Mécanographie fabriquent quatre types : la machine S 19 entièrement électrique, deux machines standard S 18 et une portative légère, et en plus un duplicateur à alcool. La portative représente le tiers des exportations, la standard 20 %, mais la concurrence est très vive avec la firme Olivetti. La proximité de la Suisse (à 5 km) sert les fabrications : relations étroites avec la firme Paillard d'Yverdon (canton de Vaud) à laquelle Beaucourt livre des pièces de manière constante (70 ter).

L'industrie de la machine à écrire est une sorte de quincaillerie de haute précision. Sur environ un millier de personnes employées en 1965 on compte à peine une vingtaine de manœuvres, mais 600 ouvriers spécialisés (50 % masculins, 50 % féminins) et près de 400 mensuels, techniciens, dessinateurs, dont 250 ingénieurs et cadres.

Le niveau de formation est donc élevé. « Pour certains réglages le délai de formation peut atteindre six mois. Chaque contremaître de chaîne est aidé par un certain nombre de moniteurs, dont le rôle consiste exclusivement à former la main-d'œuvre nouvelle. Cette formation se fait, au début, en dehors des chaînes, dans des locaux spéciaux, puis est achevée sur la chaîne elle-même, lorsque l'ouvrier connaît son travail, mais ne peut encore l'assurer qu'avec un rendement moyen » (71).

(70ter) La firme Paillard a racheté plus des trois-quarts des actions de la Mécanographie Japy en 1969.

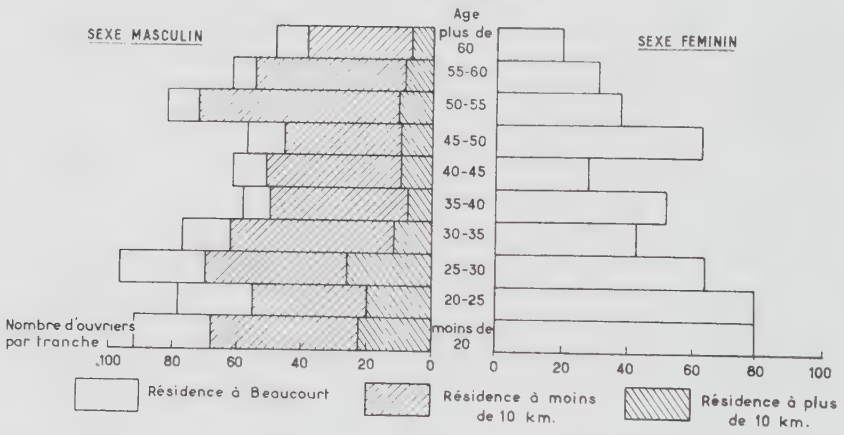
(71) *Usines d'aujourd'hui*, n° 48, août-septembre 1958, p. 66 (une production pensée à l'échelle européenne. L'usine Japy de Beaucourt, pp. 52-72).



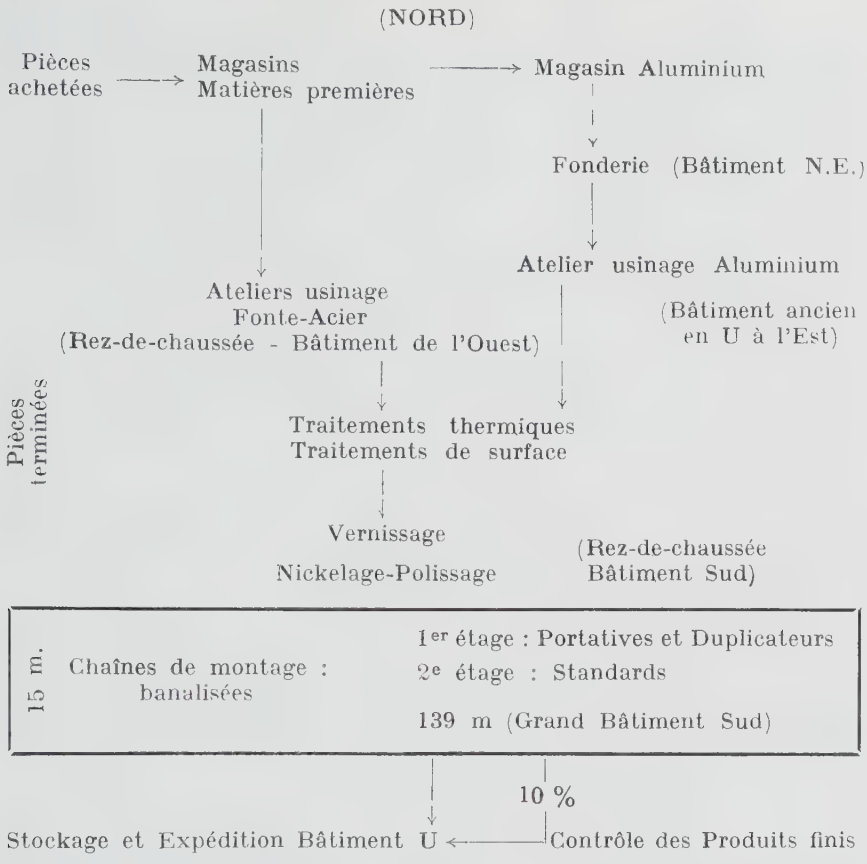
Le grand problème est donc le recrutement d'une main-d'œuvre qualifiée. Sur les diagrammes et la pyramide des âges, on constate qu'il existe deux « pointes » dans le personnel : d'une part, des jeunes entre 20 et 30 ans, jeunes gens essentiellement ouvriers professionnels formés par le Collège Technique de Beaucourt ou recrutés en Alsace au Lycée Technique d'Altkirch, jeunes filles recrutées localement et adaptées sur place au travail de montage ; d'autre part, anciens ouvriers très spécialisés servant d'encadrement. Sur la pyramide on constate un décalage intéressant entre la moyenne d'âge des ouvriers et des ouvrières chevronnés (les hommes sont proportionnellement plus âgés que les femmes) et ceci s'explique par les ponctions effectuées par Peugeot au moment de la crise Japy des années 1950. L'arrêt du recrutement intense chez Peugeot favorise de nouveau l'embauche des jeunes ouvriers spécialisés. Du reste, plus de la moitié du personnel est d'origine locale ou réside à moins de 10 km, fils ou fille d'ouvriers des anciennes usines

JAPY ; c'est une main-d'œuvre très stable, facilement adaptée au travail de précision et à la discipline des chaînes de montage ; 150 ouvriers seulement viennent d'Alsace (Sundgau, vallée de la Larg et vallée l'Ill), et on ne compte que 7 % d'étranger (Suisses, Espagnols, quelques Algériens). Il n'y a pas recrutement rural local, à la différence de ce qui se passe à la S.A. PEUGEOT, mais les ouvriers sundgoviens continuent à pratiquer la double activité d'ouvriers paysans.

RÉPARTITION PAR TRANCHE D'AGE ET PAR SEXE
DU PERSONNEL OUVRIER DE LA SOCIÉTÉ DE MÉCANOGRAPHIE
JAPY A BEAUCOURT (T. DE B.)
EN FÉVRIER 1962



Le nombre des pièces à monter, les exigences de précision et de finis rendent ces fabrications comparables à l'horlogerie, dont elles sont en quelque sorte les continuatrices : une machine à écrire « Standard » comporte 2 700 pièces (2 300 sans le moteur). Seule une organisation rationnelle précise pouvait lier les phases complexes de celles-ci. 20 % environ du prix de revient des machines sont représentés par des pièces achetées à l'extérieur (caractères, pièces en caoutchouc, carrosseries brutes des machines, pièces aluminium injectées, garnitures en plastique). Tout le reste est fabriqué sur place suivant un planning assurant un ordonnancement rigoureux des usinages et assemblages (dans le style déjà décrit pour l'ALSTHOM). Voici schématiquement la distribution des fabrications dans l'usine du Nord au Sud :



Plan Schématique de l'Usine Japy à Beaucourt.

Le vaste atelier central d'usinage acier, au centre des usines, offre un spectacle très intéressant de machines-outils, groupées ensemble pour l'usinage des pièces comportant un très grand nombre d'opérations élémentaires et très délicates. Le circuit de déplacement des pièces est volontairement très court pour permettre de les couvrir sous la surveillance et la responsabilité d'un seul chef. Au contraire, les machines-outils sont groupées par famille, les pièces se plaçant d'une famile de machines à l'autre par chariots, pour les pièces plus simples, dont la manutention est moins délicate.

Dans les chaînes de montage également de chacun des deux grands ateliers du Bâtiment Sud, le long de la route d'Audincourt, le montage s'effectue selon trois chaînes parallèles sur chaque étage, pour l'étage de la « Standard » comme pour l'étage de la « Porta-

tive » : chaîne de montage du bâti ou châssis, chaîne de montage du chariot, partie mobile de la machine à écrire, chaîne de réglage et de finition recueillant les bâtis et les chariots à l'extrémité de l'atelier, selon la même conception que les chaînes d'assemblage des usines d'automobiles où le montage du moteur sur le châssis rejoint le montage de la coque des voitures à l'extrémité des ateliers banalisés. La même « banalisation » existe ici à une échelle miniaturisée, puisque les produits sont assez légers, une machine à écrire de bureau terminée ne pesant que 17 kg et une machine portative 6 kg. Mais, contrairement à l'organisation des usines d'automobiles ou de locomotives électriques, les chaînes de montage ne font appel à aucun moyen de manutention mécanique. La liaison est réalisée par de petits chariots roulant d'un poste à l'autre et approvisionnant les établis de montage en pièces détachées, les chariots roulants servent à la fois à la manutention d'un poste à l'autre et au stockage inter-opérations. On utilise très souvent des casiers et supports tournants toujours à portée de main des ouvrières monteuses.

Comme dans l'horlogerie des plateaux du Jura, alors que les hommes sont en majorité à l'usinage des pièces, les femmes sont en majorité au montage, car elles manifestent une habileté et une vélocité manuelles extraordinaires.

La main-d'œuvre est, du reste, soumise à une mesure précise de ses aptitudes manuelles et de ses réflexes primaires par des tests écrits et manuels permettant de dégager le « profil » de chaque travailleur. « Chaque poste de travail est classé en fonction de ses difficultés dans l'une des familles psychotechniques figurant dans le registre des postes de l'usine » (72). Il en existe 12 dans l'usine et les personnes testées sont affectées aux postes qui leur conviennent le mieux. L'habileté de certaines ouvrières est admirable mais leur tension nerveuse est grande. Les mouvements élémentaires à réaliser par l'ouvrière sont étudiés scientifiquement et chaque opération est affectée d'un temps précis de fabrication, d'une cadence. L'importance de ces cadences est grande ; car le but à atteindre est de distribuer aux postes de montage le moins de pièces possible pour éviter l'encombrement et le moindre arrêt des chaînes. Pratiquement, ouvriers et ouvrières de l'usinage et du montage n'ont aucun motif technique de bouger de leur poste durant leurs huit heures (sauf arrêt d'un quart d'heure au milieu du temps de travail).

Les contrôles dans l'usine sont très denses pour soigner rendement et qualité. Il existe une hiérarchie de contrôle entièrement indépendante de la hiérarchie de fabrication (en moyenne un contrôleur pour 10 ouvriers à l'usinage, un contrôleur pour 6 ouvriers au montage). La vérification et le réglage des pièces sont l'objet d'un soin minutieux : 10 % des machines sont soumises à un contrôle sévère en fin de chaîne. Le personnel de réglage reçoit des primes

(72) *Usines d'Aujourd'hui*, n° 48, août-septembre 1958, p. 66.

selon la précision du contrôle de la production. Ce travail, par sa technicité, sa propreté, son organisation, évoque les ateliers suisses, et convient bien au milieu humain de la région, qui a obtenu son premier renom dans l'horlogerie. Ceci explique aussi l'attachement à cette tâche de la part d'un grand nombre d'ouvriers spécialisés, malgré l'attirance des salaires sochaliens. Un accord d'entreprise, signé en 1961, permet une participation des membres du personnel à l'amélioration de la productivité.

Deux barèmes sont établis trimestriellement : un barème « production » :

$$\frac{\text{— Total des heures payées au personnel de Beaucourt}}{\text{Production de produits finis}}$$

faisant apparaître un indice de productivité, auquel correspond un taux de prime « industriel »,

et un barème « ventes » :

$$\frac{\text{Chiffre d'affaires Société-taxes-prix de revient industriel des ventes}}{\text{Effectif du personnel de la Société autre que Beaucourt}}$$

faisant apparaître un indice de « résultat » auquel correspond un taux de prime « commercial ». Le pourcentage de prime applicable aux rémunérations est obtenu par la formule :

$$P = \frac{2 \times \text{Taux de prime « industriel »} + 1 \times \text{Taux de prime « commercial »}}{3}$$

Ce système a attaché très solidement le personnel à l'Entreprise car les ouvriers spécialisés arrivent à un salaire et à des primes comparables à ceux des usines Peugeot.

Cet attachement à l'usine se manifeste également, dans le tableau des tranches d'ancienneté des ouvriers (commissionnés et mensuels exclus). On constate que plus d'une centaine d'ouvriers ont de 15 à 20 ans de présence (80 avaient plus de 30 ans de présence dans l'établissement en 1963). Il existe cependant aussi un renouvellement par la base. Par rapport à 1960, le nombre des ouvriers ayant de 5 à 10 ans de présence est passé de 130 à 245 en 1963 et le nombre de ceux dont l'ancienneté est inférieure à cinq ans a baissé. Cette indication est significative d'une certaine pérennité du personnel, dont la spécialisation ne laisse guère, à vrai dire, d'autres possibilités de débouchés. Cette stabilité s'explique, peut-être, également par le caractère particulièrement régional de cette usine (73) ; le siège social et commercial est à

(73) Ce caractère régional risque de disparaître avec le rachat de la Mécanographie par Paillard S. A. d'Yverdon, au début de 1969.

Paris, sans doute, mais la reconcentration d'Arcueil sur Beaucourt ne prouve-t-elle pas aussi le maintien d'un certain esprit régionaliste ?

3) *L'Usine* BULL *de Belfort.*

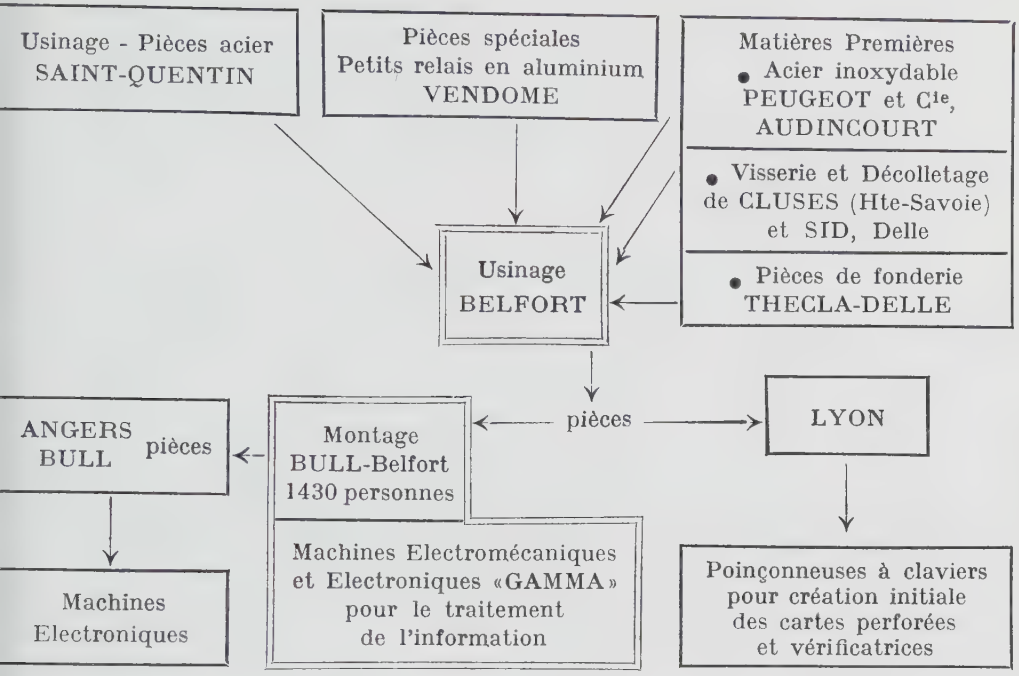
Cette entreprise constitue le cas exactement inverse de celui de Beaucourt, puisqu'il s'agit d'une implantation réalisée récemment dans les bâtiments de l'ancienne usine D.M.C., reconcentrée sur Mulhouse, et reprise en mains par les capitaux du Nord de la France.

Après 1873, Belfort était devenu le lieu de repli de trois importantes usines de Mulhouse : DOLFUSS-MIEG et Cie (D.M.C.), Société Alsacienne de Construction Mécanique (S.A.C.M.) et KOECHLIN ; ces trois établissements s'étaient implantés du Sud-Ouest au Nord-Est, le long de la voie ferrée Paris-Bâle. En 1959, la crise cotonnière obligea la Filature D.M.C. à se concentrer à Mulhouse, après plus de 80 ans de présence à Belfort, laissant des locaux disponibles sur 24,87 ha (dont 3,37 ha couverts), rendant disponibles plus de 1 300 emplois. D.M.C. avait eu, vers 1955, jusqu'à 1 800 ouvriers, dont la grande majorité était des femmes et des jeunes filles.

La Compagnie Française des Machines BULL (C.M.B.), à la recherche de main-d'œuvre disponible en province, décida de reprendre l'usine en février 1960. Cette Compagnie, créée en 1931, porte le nom d'un inventeur norvégien qui avait pris des brevets d'invention dans les machines à cartes perforées. Dans le cadre de mesures de décentralisation parisienne (usine de Saint-Ouen), l'usine BULL-Belfort est une filiale à 100 % de la C.M.B. créée avec des capitaux parisiens : elle est en position de « façonnier » de pièces et d'assembleur de machines électromécaniques à cartes perforées, notamment de tabulatrices imprimantes faisant tous les calculs intermédiaires. En fait, BULL-Belfort fabrique au moins 25 types de machines, avec un nombre considérable de variantes pour répondre aux besoins de chaque client. A l'instar d'ALSTHOM, sa voisine toute proche, BULL-Belfort fabrique du « sur mesure » et, comme elle, et la Mécanographie JAPY, ses ateliers se divisent en secteurs d'usinages et secteurs de montages. La production est de l'ordre de 45 à 50 tabulatrices par mois. Comme pour ALSTHOM les ateliers travaillent sur modèles et non sur chaînes, à l'aide d'un planning émanant de la Direction Générale de Paris.

En fonction de ses directives, le Service Central d'Approvisionnement distribue plus de 20 000 pièces différentes, dont une minorité est usinée sur place, dans de vastes salles sur deux étages (orientés Sud-Nord) correspondant aux anciennes filatures D.M.C.

La main-d'œuvre est composée, contrairement à celle de l'ALSTHOM et de la Mécanographie JAPY, d'une majorité d'ouvriers spécialisés sur machines (52 %), contre 18 % seulement de professionnels (O.P.). Le personnel est plus féminin que masculin ;



Place de BULL-BELFORT dans l'ensemble de la Cie des MACHINES BULL.

cependant, il ne provient pas que du textile : d'après les rapports d'activité-embauche de la direction du personnel, il est prouvé que les provenances d'Alsthom ou de Peugeot ont été dès le départ très faibles. La majorité des embauchés depuis cinq ans, n'a jamais travaillé dans la métallurgie, ni même dans le textile (73 bis). L'usine Bull-Belfort éponge surtout la main-d'œuvre féminine disponible et les jeunes sans emploi. Dès le départ, l'usine a connu quelque fluctuations dans la main-d'œuvre, et la crise boursière de Bull en 1963 a gêné le recrutement. Les effectifs ont baissé de 1 460 en 1961 à 1 160 en 1963, pour remonter à 1 430 en 1966. La majorité du personnel provient de la zone de Belfort et environs, dans un rayon maximum de 10 à 15 km ; très peu viennent des zones rurales de Haute-Saône et du Haut-Rhin, car Bull, contrairement à Peugeot et à l'Alsthom n'a pas organisé un réseau de cars d'entreprises. Il semble que l'usine ne puisse guère augmenter son personnel au-delà

(73bis) Selon la Direction départementale de la main-d'œuvre et les syndicats ouvriers la majorité des ouvrières de D.M.C. a suivi l'entreprise à Mulhouse ou s'est reconvertie hors du textile.

de 2 500 personnes (au lieu des 4 000 prévues à l'origine. La cause en est due à un certain manque de confiance du personnel à l'égard d'une Société extérieure à la région, malgré des offres alléchantes de salaires. La main-d'œuvre de BULL est difficilement stable, et la moyenne d'âge est jeune (32 ans). BULL est apparue d'abord aux habitants de Belfort comme une simple antenne d'une grande Société parisienne, sans racines dans le pays (74) ; mais cette implantation a réussi, puisque les effectifs ont finalement atteint un taux satisfaisant.

Comme ALSTHOM, sa voisine, BULL bénéficie de l'existence du carrefour européen, trop longtemps dédaigné par les usines à capitaux régionaux. En effet, la concurrence avec l'I.B.M. américaine et l'I.P.C. britannique devenant très dure, impose à BULL-Belfort une étroite association avec une autre firme du Marché Commun, OLIVETTI, grâce à laquelle a été créée une filiale commune en Italie. Belfort, sur la voie du Simplon par Delle, Berne et le Lötschberg, est bien situé ; de même, la position géographique est commode pour les liaisons avec la filiale BULL de Cologne. Ces relations se faisant surtout par les autoroutes allemandes, vont être encore accrues par l'autoroute prévue vers Mulhouse-Chalampé et Bâle. BULL, d'autre part, bénéficie quelque peu à Belfort du développement d'un secteur Tertiaire et d'un Lycée Technique de grande envergure : la main-d'œuvre de qualité ne semble pas devoir lui faire défaut.

De cette description des grands constructeurs mécaniques de la Porte, se dégage dans l'ensemble une impression de dynamisme et de rayonnement à l'échelle internationale, justifiant la position majeure de la Porte d'Alsace dans l'ensemble industriel français. Les grandes sociétés sont solidement ancrées dans la Région, même si leurs usines sont devenues des exécutants dociles des volontés parisiennes.

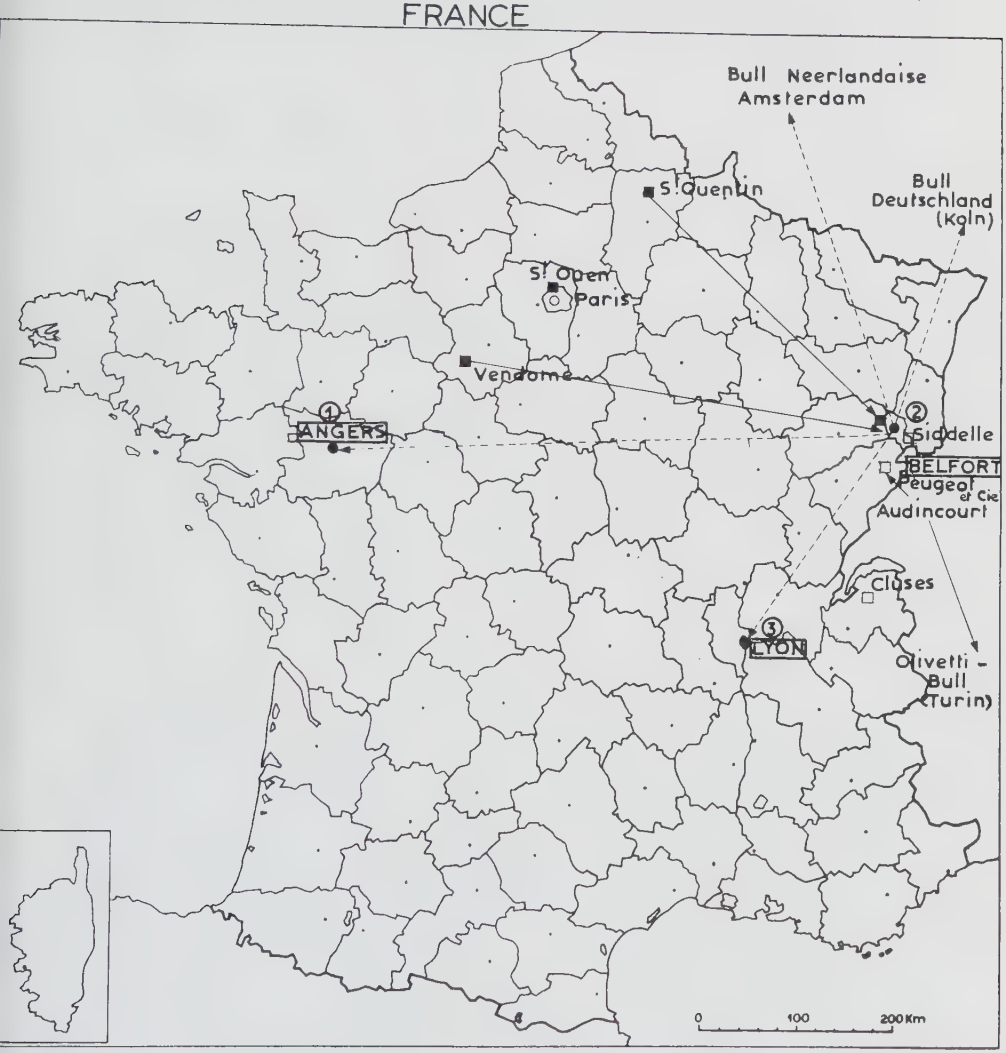
En dépit d'une certaine décentralisation, le Groupe PEUGEOT conserve l'essentiel de ses fabrications à la région qui l'a vu naître ; de même, la Mécanographie JAPY s'est reconcentrée à Beaucourt.

Par les liens tissés avec tout un réseau de filiales et de sous-traitants, la spécialisation des ateliers est devenue la règle et, du même coup, les industries de grande construction mécanique obligent le Carrefour à jouer son rôle et à sortir du « complexe de glacis » où il était empêtré depuis un siècle. Le Lion de Belfort, comme le Lion PEUGEOT, expriment maintenant la même volonté tenace de tenir contre la concurrence à l'heure de la grande confrontation européenne.

---

(74) Cette crise de confiance avait cessé en 1967 et les effectifs ont même doublé le cap des 2 000 en 1968. Le groupe BULL-BELFORT a maintenant son siège à Belfort avec un accroissement très substantiel de son capital investi en 1969.

LE GROUPE BULL ET SOUS-TRAITANTS DIRECTS EN FRANCE



○ Siège sosial
● Usines de montage
■ Usinage des pièces
□ Sous-traitants principaux
① Machines électroniques
② Machines électromécaniques
③ Poinçonneuses à claviers et vérificatrices

Cette association avec des filiales nationales ou étrangères, avec des sous-traitants plus ou moins lointains, dans le cadre d'un marché national, ne risque-t-elle pas de porter préjudice aux industries régionales de produits semi-élaborés et aux industries de vieille implantation ? Ce problème va être l'objet d'un examen attentif dans les deux chapitres suivants.

CHAPITRE III

LE COMPORTEMENT DES INDUSTRIES DE PRODUITS BRUTS ET SEMI-ÉLABORÉS

Nous avons remarqué (au chapitre I de la première partie), l'importance historique des industries extractives. Celles-ci en dehors des mines de potasse, ne jouent plus aucun rôle. Par contre, demeurent et s'implantent encore des industries chimiques et des usines de première transformation des métaux, dont le comportement dépend de l'évolution industrielle régionale, et qui sont un facteur de développement original de la Région.

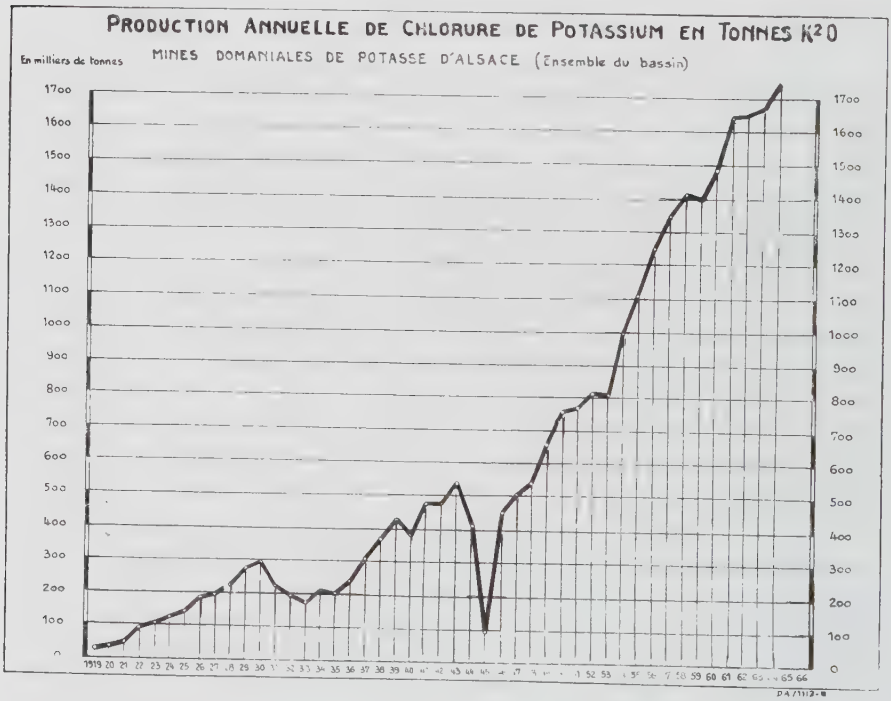
Les grands constructeurs mécaniques et les industries chimiques sont intéressés par la réduction progressive des activités du Bassin Potassique, qui implique une reconversion à terme de leur main-d'œuvre de la zone industrielle de Mulhouse et, en général, dans la Porte d'Alsace.

1) *Problèmes de reconversion et avenir de la Région minière potassique.*

La production est stabilisée aux environs de 2 millions de tonnes de potasse pure (K_2O). Elle est concentrée en 9 sièges d'extraction (75). Cette production correspond à 20 % de la production mondiale. La production des Mines Domaniales de Potasse (M.D.P.A.) est maintenant le double de ce qu'elle était en 1950. A production constante et à productivité croissante, le nombre des emplois, qui était de 12 000 en 1965, doit se réduire progressivement de 4 % par an. Il est prévu une réduction de 4 500 postes de travail durant la période 1962-1975 (selon les prévisions des M.D.P.A.). La mécanisation a été si poussée que le rendement par homme et par jour est plus de six fois supérieur en 1965 à celui de 1938 : il y a peu d'ouvriers aujourd'hui par tailles : des machines abattent, chargent et sélectionnent la potasse dans la couche même ; chargeurs, camions, navettes et foreuses sont très perfectionnés. Il existe

(75) Sur la commune de Wittelsheim (plus du tiers de la production), mines Amélie et Joseph Else. Sur la commune de Wittenheim (plus du quart de la production), on compte trois mines désignées par les noms de Théodore, Fernand et Anna. Le puits de la mine Marie-Louise est situé sur le territoire de la commune de Staffelfelden, les puits « Alex » et « Rodolphe », sur celui de la commune de Feldkirch.

une machine spécialement conçue pour l'exploitation des « longues tailles » : la haveuse intégrale « Sagem ». D'une année sur l'autre, par exemple, entre 1964 et 1965, la progression a été de près de 54 000 tonnes. De 1958 à 1965, la progression a été de près de 3 millions de tonnes de sylvinite. Plus de 612 millions de F. ont été investis de 1945 à 1965, surtout depuis l'unité complète de gestion, réalisée en 1959, du fait de la cession des concessions privées des Mines de Kali Sainte-Thérèse aux M.D.P.A. Cette haute productivité place la France au troisième rang mondial des producteurs de potasse, après les Etats-Unis et l'Allemagne Fédérale.



Les mines domaniales sont étroitement associées à la vie régionale. S'il existe un secrétariat général à Paris, la Direction et les Services techniques et administratifs se trouvent à Mulhouse. Au 31 janvier 1965, on comptait 184 ingénieurs cadres supérieurs, 522 employés de fond, 712 employés de surface, 482 employés administratifs et 10 146 mineurs, soit quelque 12 000 salariés, ce qui représente presque « l'équivalent de la main-d'œuvre masculine occupée dans l'industrie textile et mécanique mulhousienne » (76). C'est assez dire le poids de cette main-d'œuvre sur la vie régionale.

(76) P. MEYER, « Les Mineurs du bassin potassique d'Alsace », *Revue géographique de l'Est*, 1963, n° 4, pp. 343-369.

Les mines domaniales sont situées dans une zone forestière à l'Est (forêt de Nonnenbruch) et dans une zone de culture, à l'Ouest. Avec leurs terrils jaunâtres ou blanchâtres, leurs téléphériques et pays noirs. Cependant, les cités de mineurs sont moins uniformes, les maisons plus propres et plus pimpantes même. Les vieux villages sont petit à petit intégrés dans une nébuleuse urbaine comprenant les communes de Bollwiller, Ensisheim, Feldkirech, Kingersheim, Pulversheim, Richwiller, Ruelisheim, Staffelfelden, Wittelsheim, Wittenheim. Au recensement de 1962, cette zone renfermait 37 000 personnes, avec une densité d'environ 260 h. au km², regroupant en 1964 53,6 % des effectifs des M.D.P.A. Le personnel est logé dans des pavillons avec jardinet. Chaque cité est pourvue d'un pavillon médico-social.

(Cliché M.D.P.A, Mulhouse).

Le Paysage du BASSIN POTASSIQUE.

Il existe donc un milieu humain des mines de potasse. Or, trois problèmes essentiels se posent dès maintenant pour lui : l'avenir du gisement, la commercialisation de la potasse et de ses dérivés, le problème du sel (77).

(77) D'après enquête personnelle et rapport de synthèse de la Commission de travail sur l'avenir des Potasses d'Alsace, février-avril 1965, 48 p., 1 carte ronéot. M.D.P.A.

Dans les divisions minières Fernand, Anna et Bollwiller les gisements seront épuisés d'ici moins de 20 ans. L'année 1983 marquera pour les mines Marie-Louise et Bollwiller le début d'une décroissance progressive de la production. Le montant des travaux neufs a baissé de 81,2 millions de F. en 1959 à 29,6 en 1962, pour remonter à 35,9 en 1965, mais surtout les dépenses pour dégâts miniers n'ont cessé d'augmenter, passant de 627 800 F. en 1952 à 2 070 000 F. en 1964. Les mines domaniales sont, dès maintenant, hors d'état de participer à l'expansion de l'économie de la Porte d'Alsace.

Le marché de la potasse se développe de manière importante dans le monde. Or, la production des M.D.P.A. est passé en valeur relative de 1926 à 1961 de 23,1 % à 19 % de la production mondiale. Les ventes en France de 1949 à 1964 ont augmenté de 47,39 % à 58,82 % alors que dans le même temps elles baissaient à l'exportation de 52,61 % à 41,18 %. La commercialisation de la totalité de la production est confiée à la Société Commerciale des Potasses d'Alsace, filiale des M.D.P.A. Celle-ci a le monopole également de la commercialisation des produits accessoires de l'industrie potassique, tels le brome, ainsi que des engrais. Le prix de vente est fixé par voie autoritaire gouvernementale. A l'étranger, au contraire, malgré certains sacrifices consentis, la potasse française se vend mal. A titre indicatif, le prix de revient moyen (en France et à l'exportation) de la potasse ramené à l'indice 1 (1938) atteignait fin 1963 24,28, alors que le rapport atteignait 43,9 pour l'indice correspondant des prix moyens des produits industriels. Il faudrait une meilleure valorisation des produits annexes et sous-produits pour permettre aux M.D.P.A. d'espérer un marché d'ensemble plus rémunérateur (78).

Le problème de l'utilisation des sels n'est pas totalement résolu. On sait qu'une partie du minerai extrait est livré enrichi à l'agriculture (sel à 40 % de K_2O). La presque totalité du reste est raffinée dans les usines qui fabriquent un produit dont la teneur en K_2O est nettement supérieure (60 %). L'intérêt de ces sels concentrés est de diminuer les frais de transport. Les usines peuvent également fabriquer du chlorure de potassium (KCl) pur livré au Groupe Péchiney-Saint-Gobain pour sa fabrique de Potasses et Produits Chimiques de Thann, que nous étudierons également dans ce chapitre. Les M.D.P.A. possèdent sept fabriques de KCl à 60 % de K_2O, établies à proximité des puits, auxquelles s'ajoute la fabrique d'Ensisheim. Les fabriques « Théodore » et « Joseph Else » utilisent le procédé moderne dit par « flottation » permettant d'obtenir du chlorure de potassium très pur conservant sa couleur d'origine.

Les M.D.P.A. raffinent également le brome contenu dans le minerai (1,2 kg de brome par tonne de sylvinite). Les ateliers de

(78) Les difficultés étaient telles qu'en 1968 les mines de potasse ont été absorbées par l'O.N.I.A. de Toulouse.

raffinage ont produit plus de 2 500 tonnes de brome en 1964, soit la majorité de la production française. Les mines domaniales sont donc aussi des producteurs de produits chimiques bruts. Une part importante du chlorure de potassium est utilisée à Grand-Couronne (Seine-Maritime) et à Port Saint-Louis-du-Rhône (Bouches-du-Rhône) par une filiale des M.D.P.A. fabriquant du sulfate de potasse. Une autre filiale établie à Quaedmechelen dans le Limbourg belge, fabrique également du sulfate de potasse spécialement destiné à l'exportation (79).

Le problème non résolu, par contre, est l'utilisation des masses de chlorure de sodium. Le produit extrait contient environ 60 % de chlorure de sodium. Cette matière est actuellement considérée comme inutilisable, encombrante et même nuisible pour l'agriculture. Un canal d'évacuation achemine les éléments résiduaires vers le Rhin, ce qui provoque une pollution des eaux du fleuve, qui n'est d'ailleurs pas le fait des seuls M.D.P.A. Selon une analyse effectuée à Emmerich, à la frontière néerlandaise, dans le Rhin, la part imputable aux Mines de Potasse d'Alsace rapportée au total des ions dissous ne représente que 17 %. Les Pays-Bas ont obtenu la création d'une Commission Internationale, qui a établi un plafond de 150 kg de chlore/seconde pour un débit du Rhin égal ou supérieur à 1 700 m^3/sec. Les Pays-Bas réclament même une réglementation plus stricte, qui aurait pour effet de réduire encore la production des M.D.P.A. L'évacuation vers les soudières de Lorraine au moyen d'un « saumoduc » nécessiterait des investissements et des frais d'exploitation considérables, sans espoir d'amortissement.

Tout ceci explique la crise des Mines de Potasse, qui amène à une réduction des effectifs par un arrêt de l'embauchage des jeunes. C'est là une révolution, car l'on est mineur dans le Bassin potassique de père en fils ! La situation est d'autant plus sérieuse que, dans l'ensemble, la population alsacienne de cette zone est jeune (de 0 à 19 ans : 37,5 % — moyenne Haut-Rhin : 32 % en 1966 de l'ensemble de la population). D'autre part, le nombre des étrangers employés est faible : 656 en 1966, dont 387 Polonais, 121 Italiens et 79 Allemands ; les Français employés sont plus de 8 700 !

La zone minière est particulièrement riche en enfants et éléments jeunes, ce qui permet d'entrevoir, pour un avenir proche, une importante poussée sur le marché du travail à l'heure même où il faut réduire les emplois miniers. Si l'on veut maintenir le rythme d'activité actuelle, il faudra créer dans le bassin potassique d'ici 1972 environ 1 250 emplois nouveaux. « Ce sont les communes privées à la fois d'industries et de moyens de communications faciles qui ont les pourcentages de mineurs les plus élevés (Ungersheim,

(79) Renseignements obtenus auprès des services de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse et de la Direction des M.D.P.A. que je remercie en cette occasion.

Pulversheim, Ruelisheim)... » (80). Il n'y a pas une cristallisation totale de la main-m'œuvre autour de l'industrie implantée depuis quarante ans dans une région précédemment rurale. « N'est pas mineur qui veut », sans doute ; cependant, même à l'intérieur du bassin, on « choisit son métier ».

C'est pourquoi, les conditions sont réunies pour fournir une main-d'œuvre abondante à la grande construction mécanique (aux usines Peugeot de l'Ile-Napoléon) et à la grande industrie chimique, nonobstant l'implantation dans le bassin même, et sur sa périphérie, d'industries dérivées, notamment celle des matières plastiques (vu les disponibilités importantes en main-d'œuvre féminine). Pour l'instant, cette grande industrie chimique n'est pas implantée encore sur le carreau des mines ; mais, elle se trouve en deux endroits à proximité de Thann, d'une part où elle est née des colorants textiles et, d'autre part, à Chalampé où elle a été attirée récemment par les possibilités de transports pondéreux du Grand Canal d'Alsace.

2) *Une industrie chimique liée au passé et au présent de la Région : la Fabrique des Produits Chimiques de Thann.*

Il s'agit, en réalité, de deux usines-sœurs, mais autonomes : la Fabrique de Produits Chimiques de Thann et Mulhouse, qui est l'aînée, et « Potasse et Produits Chimiques », qui est la cadette, essentiellement chargée de l'utilisation des chlorures alcalins, tirés de la potasse. Ces deux usines sont situées aux limites Sud-Est de Thann, entre la route de Mulhouse et la Thur, car ces industries sont grosses consommatrices d'eau. L'histoire de leur implantation et de leur essor est aussi un peu l'histoire économique de la Région. C'est pourquoi nous insisterons quelque peu sur ce passé qui permet de comprendre les structures du présent et l'évolution prévisible.

La Fabrique de Produits Chimiques de Thann a été fondée en 1808 par Philippe-Charles Kestner et Joseph Wilien. Elle a toujours fabriqué des produits chimiques. La cause de son implantation à Thann est essentiellement la fabrication de matières tinctoriales pour l'impression sur étoffes dites « indiennes », spécialité du textile mulhousien, et la production de l'acide sulfurique. L'usine s'est établie sur le cône de déjection, édifié à la sortie de la vallée encaissée de la Thur, sur un terre-plein caillouteux, impropre à l'agriculture, à l'orée du vieux bourg industriel de Thann, déjà célèbre par ses filatures et tissages et à proximité de la grande filature de laine peignée de Malmerspach.

Le siège social de la fabrique demeura à Thann, en dépit des événements politiques, des guerres et des modifications de frontières. Pendant longtemps, du reste, la famille du fondateur et ses capitaux

(80) P. Meyer, art. cité, p. 349.

furent étroitement associés à la vie de la Société. Il semble bien qu'il n'y ait pas d'autre exemple d'une telle continuité dans l'industrie chimique du monde entier.

Philippe-Charles KESTNER, né en 1776, fils d'un Conseiller aulique de l'Electorat de Hanovre et de la célèbre Charlotte-Henriette BUFF, immortalisée par Gœthe dans le personnage de l'héroïne de « Werther », reçut d'abord une formation de banquier à Strasbourg, puis s'intéressa à la fabrication des produits chimiques. La Fabrique de Thann a donc de lointaines origines allemandes. KESTNER fonda quatre établissements à Strasbourg d'abord, puis aux environs de Francfort, à Thann, enfin à Marseille. Les difficultés commerciales nées du Blocus Continental l'amenèrent à se débarrasser des usines de Strasbourg, Francfort et Marseille (81). La proximité de Mulhouse, métropole de « l'indiennage », c'est-à-dire des « indiennes », étoffes de coton imprimées, qui était une industrie en continuelle expansion depuis son implantation en 1746, assurait à l'usine de Thann un important débouché pour ses produits chimiques.

En 1816, KESTNER créait la Société KESTNER Frères occupant une trentaine d'ouvriers et produisant des acides sulfuriques, nitriques, tartriques, pyroligneux et des sels d'étain. Le renchérissement en 1817-1818 du prix du bois, employé comme combustible dans l'usine et comme matière première pour la fabrication de l'acide pyroligneux, malgré la proximité de la grande forêt vosgienne (82), incita KESTNER à acheter des forêts à Bellevue, aux environs de Belfort, et une part de l'usine fut montée à Bellevue en 1819, pour la fabrication des acides pyroligneux. C'est ainsi que l'usine de Thann devint partie intégrante de la Porte d'Alsace. Ce rapprochement avec Belfort s'explique aussi par l'amélioration et le développement des voies de communication, à travers la trouée belfortaine. La navigation, régularisée vers 1830 par le Canal du Rhône au Rhin, rendait plus rapide l'arrivage du soufre de Sicile et assurait, en contrepartie, l'expédition de l'acide sulfurique à la Région Lyonnaise.

Le carrefour est donc exploité par l'établissement ; c'est, du reste, le seul à le faire. Une voie ferrée Mulhouse-Thann est construite en 1839 et un embranchement particulier relia aussitôt l'usine à la ligne. En 1848, la Société KESTNER Père et Fils est, sans conteste, la plus importante société de produits chimiques de l'Est de la France. En 1869, 330 personnes étaient employées à Thann et 40 à Bellevue. La guerre de 1870 et la mort de Ch. KESTNER mirent fin aux liens avec l'usine de Bellevue. En 1872, s'était fondée la S.A. « Fabrique de Produits Chimiques de Thann et Mulhouse ».

(81) Renseignements obtenus grâce à l'obligeance de M. Léon DENIVELLE, Président de la Société (d'après un discours prononcé pour le cent-cinquantenaire de la Société en 1958). Qu'il veuille bien trouver ici l'expression de notre gratitude.

(82) La forêt vosgienne est surtout une forêt domaniale ou communale et les coupes appartenant aux particuliers sont assez rares.

Malgré sa carrière politique parisienne, Auguste SCHEURER resta seul, à partir de 1881 à la tête de la Société. L'annexion de l'Alsace par l'Allemagne avait coupé les fabriques de Thann d'une partie importante de leur clientèle française. Leur activité suivi les fluctuations de l'industrie mulhousienne de l'impression sur étoffes.

Cependant, la fabrique se rendit plus autonome et un convention assura à partir de 1878 un monopole pour l'importation en France de bauxite riche, matière première d'une fabrication le sulfate d'alumine destinée au marché allemand et suisse. Après s'être tournée vers Belfort et Lyon, Thann se tournait vers Bâle et l'Allemagne. En 1883, Thann se rapproche de Mulhouse, en ce sens que les fabriques de Thann fusionnent avec deux Sociétés mulhousiennes : Ch. COURTOIS et Cie (spécialisée dans la fabrication des aminés aromatiques) et d'AUDIRAN et WEGELIN (matières colorantes). Il en résulte une raison sociale nouvelle avec participation des capitaux mulhousiens : « Fabrique de Produits Chimiques de Thann et Mulhouse ». Cependant, les usines de Mulhouse se heurtèrent à une concurrence si acharnée de la part des grands producteurs allemands d'aniline qu'en 1898 les fabrications furent concentrées à Thann. Durant la guerre de 1914, le front étant resté, presque toute la guerre, à 3 km à peine de l'usine, les installations furent anéanties.

En 1922, la firme effectue un virage capital et s'oriente vers une spécialité rare : la fabrication de l'oxyde de titane, en liaison étroite avec la Société de Produits Chimiques des Terres Rares. Les fabriques de Thann furent les premières au monde à fabrique de l'oxyde de titane pigmentaire pur, dont le tonnage représente actuellement les quatre cinquièmes du tonnage total des pigments de titane fabriqués dans le monde. La progression fut extraordinaire.

A partir de 1928, les qualités exceptionnelles de l'oxyde de titane commencèrent à s'imposer : les pigments blancs de titane servent non seulement à réaliser les surfaces blanches, mais aussi à éclaircir les autres couleurs, ce qui correspond au goût de plus en plus marqué de l'humanité pour les teintes claires. Les transformations se succédèrent dans les ateliers. A la veille de la seconde guerre mondiale, les capacités de production de l'usine étaient le quadruple de celle de 1928. Des licences de fabrication furent cédées à l'Italie (MONTECATINI), à la Société U.S. NATIONAL PIGMENTS et au Groupe Japonais TITAN KOGYO.

Pour diversifier les fabrications et utiliser le voisinage des mines de potasse, l'usine de Thann s'orienta vers l'électrolyse de potassium, génératrice de potasse caustique, de chlore et d'hydrogène. Dès 1930, il existait déjà deux salles d'électrolyse, complétées par des ateliers de carbonate de potasse, de chlorure de chaux, d'eau de Javel et d'acide chlorhydrique synthétique. Une société nouvelle « Potasse et Produits Chimiques » entra en activité en 1931 et reçut en apport l'ensemble des installations d'électrolyse et de fabrication de produits potassiques chlorés existant à Thann. Le capital se partagea pour moitié entre les Mines Domaniales de Potasse et

Société Kali Sainte-Thérèse, d'une part, et la Fabrique de Produits Chimiques de Thann, d'autre part. Il s'agissait d'une association de capitaux d'Etat et de capitaux privés régionaux.

A la veille de la seconde guerre mondiale, la situation exposée de Thann incita les fabriques à acquérir à la Rochelle-la-Pallice une nouvelle usine d'électrolyse et un atelier de triage de sables du Sénégal, dans lesquels se trouve l'ilménite (83).

Les événements de 1944 provoquèrent, de nouveau, la destruction des usines de Thann, puisque le front se stabilisa pendant cinq semaines sur leur terrain ! La remise à neuf permit une association étroite entre les deux Sociétés F.P.C. et P.P.C., et une modification conjointe des techniques et de l'organisation générale.

Dès 1948, la capacité de production de l'oxyde de titane fut portée de 200 à 400 tonnes par mois et les moyens de manutention furent modernisés. L'atelier d'oxyde de titane produisait dix ans après, en 1958, six fois la production de 1948 (1 000 tonnes par mois). On obtient, à partir de 1950, des pigments de qualité internationale, à partir de l'ilménite sénégalaise et d'acide sulfurique utilisé et récupéré. La production de SO^4H^2, voisine de 4 000 tonnes par mois, suffit, désormais, aux besoins de l'usine.

Un problème dût être résolu : le débit de la rivière Thur est irrégulier, souvent faible en hiver comme en été. O, cette rivière reçoit les eaux résiduaires de l'usine. Il était indispensable que ces eaux soient totalement et très exactement neutralisées à la chaux. Des dépenses élevées furent engagées pour éviter tout risque d'accidents.

En même temps, la prospérité de la Fabrique de Thann lui permet de prendre des participations internationales : à la fin de 1948 est créée une Société franco-allemande d'exploitation du gisement du Pays de Bade (terrains volcaniques de la Kaisersthul dans lesquels se trouve un calcaire, contenant du mobium et des « terres rares »), Société à laquelle participe F.P.C. de Thann pour 30 %. En 1949 est créée la Société Chimie-Synthèse (à la Rochelle) qui occupe en location certains bâtiments de la F.P.C. de Thann pour fabriquer les produits de base destinés à l'industrie pharmaceutique, et que contrôle F.P.C. En novembre 1949 également, un accord de licence et d'aide technique est passé avec la Saure-Fabrik Schweizerhalle, filiale des grands groupes chimiques de Bâle, rendant possible la création à Thann d'un atelier important de chloruration et d'oxydation, produisant en marche continue 600 tonnes de tétrachlorure de titane par mois, pouvant fournir 200 tonnes de titane par mois. Les zircons traités et broyés sont destinés à la fonderie et à l'émaillerie. L'oxyde de titane est employé surtout en émaillerie

(83) « Ilménite », du nom du lac Ilmen, lac russe de la région de Leningrad (qui a pour émissaire le Volkhov, maître-affluent du lac Ladoga), désigne un oxyde naturel de fer et de titane — $(TiFe)^2O^3$ — que l'on trouve dans les schistes cristallins, particulièrement à l'Est du Sénégal, sur le rebord du Socle africain.

et en céramique. C'est pourquoi la Société d'Equipement JAPY, à Fesches-le-Châtel (Territoire de Belfort), a pu développer ses fabrications en émaillés, en utilisant les produits venus de Thann. Le point de ramollissement élevé de l'oxyde le fait entrer dans la préparation des ciments et revêtements réfractaires, d'où une liaison étroite avec les cimenteries d'Altkirch. Enfin, l'industrie chimique emploie l'oxyde comme catalyseur. Cette source importante de matière chimique élaborée fait de l'usine de Thann un centre d'approvisionnement des industries régionales de la Porte et elle commande aussi un certain nombre d'activités. D'autre part, les liaisons avec les usines chimiques bâloises sont importantes.

L'expansion s'accroît encore dans la décennie 1950-1960. En 1951, la source la plus importante de minerai de titane, l'ilménite du Sénégal, passe sous le contrôle direct de la Fabrique de Thann. La moitié du capital de la Société GAZIELLO (à Rufisque) est apportée par Thann. En 1957, F.P.C. de Thann détenait 97 % du capital. De même, est créée en Belgique, en 1958, à Langerbrugge, dans la banlieue de Gand, une Société Chimique des Dérivés du titane, dans laquelle F.P.C. a une participation importante (20 %).

Très vite, la capacité de production atteint un point limite à Thann. L'usine, étalée le long de la route de Mulhouse sur 5 ha, manque de place. Les effectifs ouvriers sont passés entre 1955 et 1965 de 444 à 605 pour les Fabrications et de 218 à 240 pour l'Entretien. A partir de cette date, environ 45 % du chiffre d'affaires sont réalisés avec l'étranger.

Des problèmes de consommation et de circulation se posent alors à Thann : les réceptions de matières premières passent de 141 000 tonnes en 1960 à 185 000 tonnes en 1965. Les deux produits essentiels (l'ilménite et le chlorure de potassium) viennent par voie ferrée, et la gare de l'usine, qui reçoit 150 wagons-citernes, est assez saturée. La consommation d'électricité est passée de 96 millions de Kw/h à 153 millions en fin 1965, soit une augmentation en cinq ans de 62 %. La fourniture d'énergie rhénane s'avère essentielle. La consommation d'eau s'est également accrue en cinq ans de 81 % (4 810 000 m^3 en 1965). La correspondance avec Paris et divers pays étrangers est si abondante qu'elle contribue gravement à l'engorgement du transit téléphonique par Mulhouse.

Le renom international de la Fabrique de Thann est devenu extraordinaire, puisqu'elle est l'une des plus importantes unités mondiales de fabrication d'oxyde de titane par voie sulfurique. Pour faire face à ses commandes, F.P.C. a décidé, dès juillet 1955, de créer une nouvelle usine au Havre (car le premier client pour l'oxyde de titane est surtout les Etats-Unis : 6 000 tonnes en 1964, 5 975 tonnes en 1965). Cette usine d'une capacité de 36 000 tonnes de TiO^2 appartient à une Société « Les Produits du Titane », à laquelle Thann participe pour 50 %, PÉCHINEY pour 25 % et Saint-Gobain pour 25 %. Avec l'usine de Thann, la capacité de production est devenue telle (36 000 t + 14 000 à Thann) que l'ensemble couvre

non seulement tous les besoins français, mais également permet des exportations dans le monde entier. En tout premier lieu, les Etats-Unis (environ 6 000 t), la Grande-Bretagne (1 500 t), l'Italie (659 t en 1965), l'Allemagne Fédérale (641 t), le Brésil (390 t), la Tchécoslovaquie (292 t), la République Arabe Unie (271 t), le Maroc (218 t), l'Algérie (151 t), le Sénégal (145 t), Hong-Kong (112 t), Philippines (113 t), etc., en tout 55 pays différents !

Comme PEUGEOT et ALSTHOM, la Fabrique de Produits Chimiques de Thann a des filiales à l'étranger : un accord entre le Groupe SCHWEIZERHALL-Thann franco-suisse et la Société Américaine GRANE C° a permis la construction aux Etats-Unis, à Baltimore, d'une unité de 100 tonnes/jour de $TiCl^4$ (tétrachlorure de titane) — participations : 50 %-50 % ; F.P.C. participe également à la Société Belge des Dérivés du Titane pour 20 % du capital.

Tout cela démontre une expansion comparable, *mutatis mutandis*, à celles des groupes PEUGEOT et ALSTHOM. Cette industrie exige de très gros investissements. Le poste matériel et outillages est de loin le plus important du bilan et s'élevait à plus de douze milliards A.F. au 31 décembre 1965. Les amortissements sont très forts (plus de la moitié du capital investi), en raison des dépréciations rapides, par exemple : les cellules d'électrolyse s'usent en deux ans, la partie conique des tours d'attaque, sollicitée par les réactions et les agitations, en dix-huit mois, les broyeurs pendulaires en trois ans. Le coût annuel de ces amortissements industriels, dans le Compte d'exploitation, est de près de 15 millions de N.F. Depuis l'association entre F.P.C. et PÉCHINEY-SAINT-GOBAIN, les deux « grands » de l'industrie chimique, à propos de l'usine du Havre, en 1957, la Société PÉCHINEY-SAINT-GOBAIN est devenue en grande partie propriétaire des installations de la Fabrique de Thann, puisqu'elle participait, en 1966, à 64 % du capital. La part du capital alsacien est réduite à sa plus simple expression. Cette prépondérance d'une grande Société nationale s'explique par la nécessité d'une modernisation et d'un renouvellement quasi permanent des installations.

L'usine de Thann n'est pas seulement productrice d'oxyde de titane, de tétrachlorure de titane et d'acide sulfurique. Elle exploite également sa proximité des mines de potasse et, en accord avec elles, une Société Potasse et Produits Chimiques (P.P.C.) a été créée dans la même usine en 1931 avec les participations suivantes : F.P.C. : 50 %, M.D.P.A. : 35 % et mines de Kali Sainte-Thérèse : 15 %. (Aujourd'hui M.D.P.A. = 50 %). A partir de la potasse pure à 100 %, P.P.C. produit à Thann de la potasse caustique solide à haute concentration qu'elle est seule à fabriquer dans le monde, du chlore, qui peut être liquéfié, du carbonate de potassium hydraté et des produits bromés. La capacité mensuelle des trois salles d'électrolyse est de plus de 2 000 tonnes de potasse à 100 % et de 1 300 tonnes de chlore, à partir de 1956. En 1957 est signé un accord de

concentration avec Bozel-Maletra (84), qui transfère à Thann ses fabrications de produits potassiques (potasse caustique et carbonate de potasse), jusque-là situées en Savoie, à 32 km d'Albertville.

L'ensemble de la production de produits potassiques, ainsi concentrée à Thann, est vendue par une filiale, commune à P.P.C. et à Bozel-Maletra, la « Société des Potasses Industrielles », à l'exclusion de certains produits finis dont la commercialisation est faite par P.P.C. seule. Thann produit donc actuellement la majeure partie de la production française des dérivés potassiques dont la potasse caustique. La production d'alcali exprimée en potasse caustique à 100 % a dépassé 48 000 tonnes en 1964. L'acide bromhydrique, matière première fondamentale de l'industrie pharmaceutique (380 tonnes en 1965) et les bromures minéraux essentiels pour l'industrie photographique (730 tonnes) ont une production qui augmente sans cesse. Plus des trois quarts de la production d'acide bromhydrique sont exportés à Bâle aux usines pharmaceutiques Sandoz, les bromures minéraux sont vendus aux usines Lumière à Lyon et Kodak à Sevran, et surtout en Belgique, en Allemagne Fédérale, Suisse et Pays-Bas. La production de chlore liquide et gazeux est de l'ordre de 30 000 tonnes (6 % de la production française). La production de lessive de soude (35 000 tonnes), outre la consommation des usines de Thann et du Havre (près de 27 %), est expédiée pour plus de 25 % aux usines textiles proches (Vieux-Thann et Saint-Amarin), pour 17 % à l'industrie carbochimique des Houillères de Lorraine à Saint-Avold, pour 11 % à la Savonnerie de Haubourdin (Nord), pour 10 % à Rhône-Poulenc à Chalampé, enfin à la Papeterie de Strasbourg.

Ce nouvel essor de l'industrie chimique, dans une zone qui a connu pourtant une grave crise du textile entre 1955 et 1965, est la preuve qu'une industrie régionale peut demeurer en son lieu d'origine, même s'il est à l'écart des grandes communications, à condition de se renouveler en se concentrant. La chimie des colorants et la chimie de la potasse associées sont équipées pour faire face à une très dure concurrence internationale, avec un personnel très qualifié et stable.

82 % du personnel de fabrication est composé d'ouvriers qualifiés et même hautement qualifiés pour le dixième d'entre eux, alors que les O.S. ne représentent que 16 % de la main-d'œuvre, situation comparable à celle de l'Alsthom et très différente de Peugeot. Malgré une mécanisation intense, le personnel de fabrication a augmenté en dix ans, de 1955 à 1965, de 73 % (444 à 605) et particulièrement les ouvriers qualifiés 1er échelon (+ 59 %) ; mais, avec l'automatisation, le nombre des O.S. en 1965 est près de six fois

(84) Bozel-Maletra était à l'origine une société savoisienne d'électro-chimie, liée à la Société parisienne Nobel-Bozel : elle exploitait les eaux pures et la force du Doron de Bozel.

celui de 1955. Ces ouvriers sont stables dans l'ensemble puisque l'ancienneté moyenne est de douze ans. La moyenne d'âge qui était de 38,4 en 1955 et de 39 ans en 1960 s'est abaissé à 36,8, 80 % du personnel habitent l'agglomération de Thann. La plupart des autres ouvriers sont issus des vallées vosgiennes voisines, Thur et Doller. Environ deux cents membres du personnel sont logés par la F.P.C. à Thann, Vieux-Thann et Bitschwiller-lès-Thann. Contrairement aux autres grandes usines de la région, la F.P.C. compte très peu d'ouvriers-paysans : 460 ouvriers sont quotidiennement transportés en 1966 par trois lignes de cars : ligne de Leimbach-Roderen, ligne de Kruth vers Saint-Amarin et Wesserling, ligne de Thann-Cernay-Burhaupt-le-Bas. Sur ces 460 ouvriers, le nombre des membres du personnel, ayant un train de culture supérieur aux simples vergers et potagers, est de l'ordre de 10 à 20 % parmi les « horaires », et uniquement des personnes de plus de 40 ans ; il est à noter d'ailleurs que, parmi les mensuels, il n'y a pas de cas rentrant dans cette catégorie (85).

La formation et la haute qualification du personnel sont assurées en grande partie par F.P.C.-Thann : un certain nombre d'ouvriers suivent les cours du Collège d'Enseignement Technique de Pulversheim, situé dans le Bassin Potassique. La formation professionnelle s'effectue à Thann et, pour le degré supérieur, à Mulhouse, où certains suivent les cours du C.A.H.R. (Comité d'Action Haut-Rhinois). Le budget de formation du personnel est de l'ordre de 300 000 N.F. par an. Le renom international de l'usine est à ce prix, et, c'est pourquoi, les cadres et ingénieurs ont un niveau universitaire fort élevé dans l'ensemble (33 % des cadres viennent des différentes Ecoles de Chimie — certains sont docteurs ès sciences et ingénieurs-docteurs). L'usine chimique de Thann constitue l'une des pièces maîtresses du devenir régional ; mais il existe cependant un point noir : le manque de place pour les stockages nécessaires et l'obligation d'un transit ferroviaire important à Mulhouse (tonnage annuel de l'ordre de 170 000 tonnes, essentiellement vers Strasbourg-Sarreguemines, vers Lyon, le Havre et Paris, enfin vers Bâle). La fabrique de produits chimiques n'a pas la chance de se trouver sur une voie d'eau à grande section. Cet handicap est compensé par l'importance des transports routiers, qui constituent 45 % les transports totaux, mais les routes nationales de la région sont étroites, sinueuses et très souvent saturées.

C'est peut-être ces handicaps qui ont orienté une décentralisation chimique récente vers le Rhin, malgré la difficulté de recruter dans cette région du personnel qualifié et disponible, comme ce fût le cas dans les vallées vosgiennes. Cette implantation nouvelle est celle de Rhône-Poulenc.

(85) Toutes ces précisions sont dues à l'obligeance de la Direction générale de F.P.C. et en particulier à MM. Denivelle, Président directeur général, et Ernst, Directeur administratif, qui ont bien voulu fournir à l'auteur le maximum de renseignements.

3) *Un exemple réussi de décentralisation industrielle et d'implantation dans la zone portuaire rhénane : l'Usine* RHÔNE-POULENC *à Chalampé :*

Durant la période des rivalités franco-allemandes, les usines ont fui « le boulevard rhénan » pour se confiner dans la zone vosgienne et le cœur de la Porte d'Alsace. Aujourd'hui, au contraire, nous l'avons vu à propos de l'implantation de PEUGEOT à l'Ile Napoléon, l'industrie a besoin de beaucoup de place, consomme beaucoup d'eau et d'énergie, et mobilise régulièrement et massivement les transports.

Comme nous l'avons remarqué, la difficulté du site de Thann pour l'industrie chimique est l'indigence fréquente de la Thur, torrent vosgien irrégulier. C'est pourquoi, la proximité du Rhin est bien plus favorable pour le rejet des effluents, ce qui est important dans le cas d'une puissante industrie chimique. D'autre part, à Chalampé, contrairement à Thann, la nappe phréatique est abondante dans les terrasses de la Harth, atout majeur pour des industries grosses consommatrices d'eau, et qui ne peuvent utiliser les eaux du Rhin, dans lesquelles sont rejetés les sels inutilisés des mines de potasse. Les terrains industriels sont bon marché et les hydrocentrales du Rhin sont à proximité. Le Grand Canal d'Alsace permet des livraisons commodes par voie d'eau aux filiales allemandes, suisses et belges, donc aux partenaires du Marché Commun, comme dans le cas PEUGEOT, la décentralisation n'était rentable qu'à proximité d'une grande ville, offrant des services supérieurs.

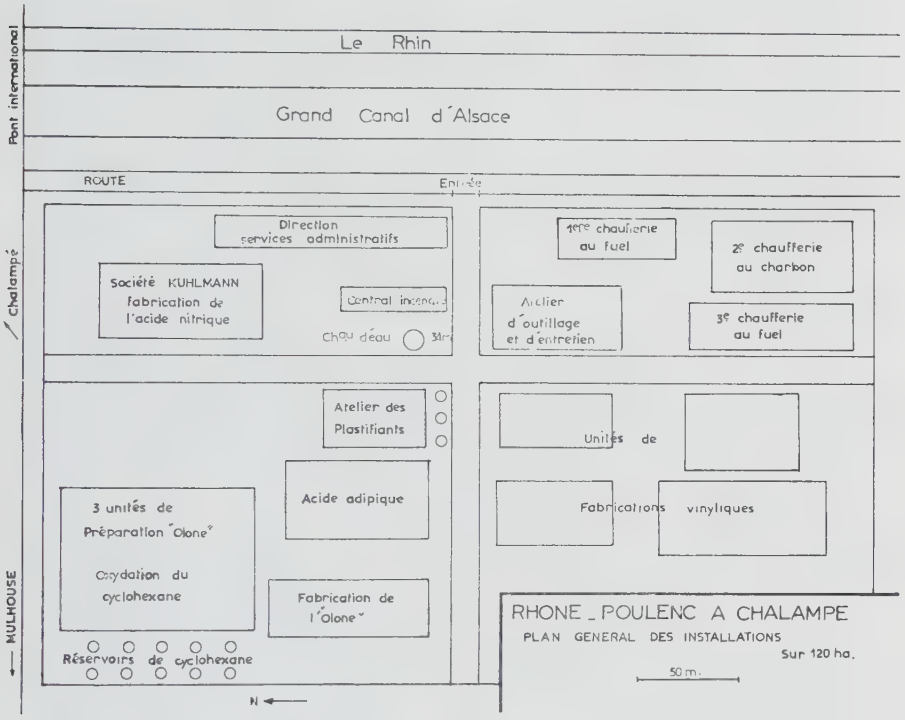
Ce sont toutes ces considérations entre autres qui ont dicté le choix d'une implantation des usines RHÔNE-POULENC. Cette Société a le plus gros chiffre d'affaires des entreprises privées françaises depuis sa transformation en « holding ». L'Entreprise est d'origine rhodanienne et d'abord à capitaux lyonnais à partir de la petite Société des Usines du Rhône qui avait succédé elle-même à la Société GILARD, MONNET et CARTIER (86).

L'usine s'est implantée sur 120 ha, à proximité immédiate du Grand Canal d'Alsace, au Sud du bourg-frontière de Chalampé, à 1 km de l'autoroute allemande Bâle-Karlsruhe, avec voie de raccordement S.N.C.F., ce qui la met à proximité de ses partenaires du Marché Commun. Beaucoup d'hectares sont en réserve. Actuellement, la partie construite couvre 50 ha, l'espace est déjà rempli à peu près à moitié.

RHÔNE-POULENC a spécialisé son usine de Chalampé dans la fabrication de produits de synthèse organique. L'usine, qui a commencé cette fabrication en 1957, comptait fin 1965 un peu plus d'un millier de salariés. Les investissements sont considérables : une trentaine de milliards par atelier. L'usine est presque entière-

(86) D'après la conférence de M. BELLONE, Directeur de Rhône-Poulenc à Chalampé devant la Chambre de Commerce de Mulhouse, le 1er décembre 1965.

ment automatisée (sinon il faudrait multiplier le personnel par 3 ou 4).



« On accède à l'usine par la route qui borde le canal du Rhin, ancienne « route de service » de l'E.D.F. pendant la construction des barrages et des centrales hydrauliques... De la porte principale s'ouvrant vers le canal et vers le Rhin, on saisit, en un seul coup d'œil l'ensemble des installations : devant soi, une large avenue qui coupe l'usine d'Est en Ouest, sur la droite, les installations destinées aux fabrications purement chimiques : sur la gauche, les ateliers, où s'effectue la préparation des résines vinyliques (matières plastiques) » (87).

Cette description fait apparaître deux parties : au Nord d'une large avenue centrale, les fabrications des matières premières chimiques ; au Sud la préparation des matières plastiques. On peut distinguer trois groupes d'ateliers : au Nord-Est, celui de la Société KUHLMANN, spécialisée dans la fabrication de l'acide nitrique ; au Nord-

(87) L'usine de Chalampé de la Société des Usines Chimiques Rhône-Poulenc *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse*, n° 2, 1965, p. 36.

Ouest, les trois unités de préparation de l'acide adipique qui sont des bâtiments de grandes dimensions : 60 mètres de long sur 40 mètres de large. Il s'agit là d'un secteur essentiel de l'usine ; car, l'acide adipique et « l'olone » (mélange de cyclohexanol et de cyclohexanone obtenu par oxydation du cyclohexane), sont l'un et l'autre, matières de base du Nylon. La matière première de la fabrication est le cyclohexane, arrivant par wagons ou par péniches rhénanes. Le cyclohexane est stocké dans les réservoirs spéciaux, au Nord-Ouest de l'usine. La production s'effectue en trois ateliers. Dans la troisième unité, la quasi totalité des appareils se trouve à l'air libre. L'ensemble fabrique 200 tonnes/jour d' « olone ».

C'est, d'autre part, par wagons entiers que l'acide adipique, produit et purifié à Chalampé, est expédié à la Société Rhodiacéta, à Besançon.

Au Sud-Ouest de l'usine sont groupées les fabrications vinyliques dans trois grands bâtiments, d'une conception architecturale différente des autres bâtiments. Ce sont de hauts bâtiments sur quatre étages, en raison des unités de fractionnement. Le butyral polyvinylique entre dans la fabrication des verres de sécurité et de certains vernis. Le chlorure de polyvinyle est destiné à la Fabrique de Tissus Rhovyl de Tronville-en-Barrois (Meuse).

Au centre de l'ensemble, s'élève une haute tour de couleur rouge, faisant tache parmi les ateliers très clairs de l'usine : c'est l'atelier des plastifiants (fabrication de phtalates ou adipates). La capacité de cette installation moderne permet de fournir, en un jour, des tonnages équivalents à ceux que les anciens ateliers de l'usine de Saint-Fons, près de Lyon, produisaient en un mois !

Au Sud-Est, se trouvent deux chaufferies, l'une fonctionnant au fuel et qui a été la première installée, l'autre brûlant du charbon des Houillères de Lorraine venu par voie ferrée. Une troisième chaufferie (au fuel) a été achevée en 1966. La vapeur produite permet à l'usine d'être presque autonome, au point de vue consommation électrique (puissance installée capable de fournir 12 millions de Kw/h par mois).

A proximité du Bureau d'études, sont installés les laboratoires de contrôle et de recherche, élément capital pour la croissance technique et l'autonomie de l'ensemble. L'usine de Chalampé rassemble à la fois, en effet, des techniciens et cadres de haut niveau et des ouvriers peu qualifiés. Sur un effectif d'un millier de personnes, on compte 50 ingénieurs et cadres, 200 employés et environ 750 ouvriers de fabrication et d'entretien. La densité du personnel au m^2 est faible ; mais, c'est normal dans une usine chimique fortement automatisée. Il existe en permanence une moyenne de 300 personnes (appartenant à des entreprises extérieures) pour l'entretien et les constructions nouvelles (travaux de chaudronnerie, d'électricité, de peinture, de réfection du matériel). Comme à Thann, le matériel s'use, se corrode surtout rapidement ; ceci expli-

que la nécessité des gros investissements. Les ateliers sont très coûteux, beaucoup plus que le personnel.

Celui-ci a été recruté en partie sur place, bien que le recrutement ait été difficile dans les communes avoisinantes (88), malgré la vague démographique, malgré des salaires assez élevés. La difficulté de recrutement varie en raison inverse de la qualification. Les manœuvres sont rares ; or, ils sont nécessaires dans l'industrie chimique.

Le principe a été de laisser les ouvriers dans leur village, avec l'organisation d'un réseau de cars, dans un rayon de 20 à 30 km, autour de l'usine. La fusion au niveau des contremaîtres, des originaires de la région et des allogènes a été difficile, surtout en raison du dialecte. Pour l'instruction des enfants, la Direction de Rhône-Poulenc a organisé, elle-même, le ramassage scolaire. Il a fallu faire appel à des cadres et à des spécialistes non alsaciens.

La formation accélérée du personnel ouvrier est réalisée à l'usine même. Le local, le matériel et les moniteurs sont fournis par l'usine. La formation technique des ouvriers se fait entre trois et neuf semaines. Le Lycée Technique prépare maintenant un C.A.P. d'ouvriers de l'industrie chimique à Mulhouse.

L'Usine Rhône-Poulenc mise également sur le regroupement des villages à la suite des remembrements effectués dans la Harth (à 80 %). Ce regroupement va amener la formation de bourgs, dans lesquels des C.E.G. vont pouvoir former les ouvriers nécessaires.

Cependant, le facteur main-d'œuvre ne joue pas un rôle prépondérant dans l'implantation et le développement de l'usine ; beaucoup plus importantes sont les facilités de transport des matières premières et produits élaborés par voie d'eau, ainsi que les disponibilités hydroélectriques rhénanes voisines et, peut-être, la possibilité d'implantation de nouvelles usines dans la zone industrielle d'Ottmarsheim (complexe Mulhouse-Rhin). Dès maintenant, en effet, l'usine Rhône-Poulenc est devenue un facteur déterminant d'industrialisation et sa réussite, compensant l'échec de Rhenameca, peut susciter d'autres implantations. Toutefois, cette usine demeure quelque peu isolée pour l'instant.

4) *La réussite d'une usine isolée : la Cimenterie d'Altkirch.*

Les industries du bâtiment sont déjà ancienne à Altkirch, puisque les Tuileries Gilardoni ont été fondées en 1830 par des capitaux bâlois. Aujourd'hui, ces Tuileries ont quitté Altkirch pour rejoindre la proximité du Canal du Rhône au Rhin, essentiel au transport

(88) Car le métier d'ouvrier chimiste est dur, sale et dangereux et aussi, la région, sauf à Thann, n'est pas habituée à cette activité ; enfin, la vie rurale demeure prospère, contrairement au Sundgau.

des produits lourds. La Cimenterie est liée à l'existence du chemin de fer et aux carrières à chaux installées dans les premières collines du Jura de Ferrette. (Le banc calcaire se trouve intercalé entre deux bancs marneux).

L'usine avait été créée pour les travaux d'aménagement du Rhin, en rapport avec la Société d'Energie Electrique du Rhin, en 1927. Après la construction du barrage de Kembs, la clientèle régionale étant insuffisante, l'usine a végété. Elle a été exploitée, par contre, intensément durant la guerre de 1939-1945. Le matériel a beaucoup souffert et a dû être entièrement rénové à partir de 1954. Les nouvelles installations se sont imbriquées dans les anciennes et l'usine a doublé d'importance sur place. Les investissements sont, en 1966, de l'ordre de 70 millions de N.F. pour un personnel de 150 ouvriers. La nouvelle usine est à 150 % de capacité par rapport à l'ancienne. Sa superficie est de 4 ha avec une tour d'échangeur de 67 m de haut et une cheminée de 90 m. La différence de consommation d'énergie est considérable. L'ancienne usine qui fonctionna jusqu'en 1965, consommait 60 000 tonnes de charbon et 20 M Kw/h d'énergie électrique. La nouvelle, pour une production de 150 % supérieure, consomme seulement 30 000 tonnes de fuel, mais 26 M Kw/h d'énergie électrique. L'eau est moins consommée qu'auparavant et ne sert qu'au refroidissement des paliers. Le système à voie sèche économise l'évaporation d'eau. La production était de 72 000 tonnes de ciment en 1952 ; elle atteignait 200 000 tonnes en 1960 et en 1966 elle a dépassé les 300 000 tonnes. Les ouvriers sont presque en totalité des Sundgoviens, recrutés dans un rayon de 20 km, autour d'Altkirch. Ils sont cimentiers le plus souvent de père en fils ; la plupart sont d'origine rurale et certains demeurent ouvriers-paysans. L'absence quasi totale d'étrangers au Sundgau donne une grande stabilité à la main-d'œuvre. Les cadres sont originaires de la Région, et le Directeur Technique est Suisse.

L'évolution du financement illustre bien les difficultés à se procurer des capitaux. Pour réaliser cette entière rénovation, il a fallu pratiquer une politique d'amortissement sur 10 ou 15 ans (le chiffre d'affaires représente un peu plus du tiers des investissements). Afin d'obtenir la confiance des banques pour des emprunts à long terme, le capital a été accru du quart, ce qui a amené une participation des Sociétés Suisses, depuis 1964, pour la moitié au moins du capital. La part familiale régionale est plus réduite qu'autrefois et se partage entre l'ancien groupe de distribution d'électricité de Mulhouse, une grosse entreprise de travaux publics d'Altkirch et la famille du fondateur de la Cimenterie R. Koechlin. Société en pleine expansion, la Cimenterie d'Altkirch est une entreprise dont l'avenir est lié à la fois au développement industriel du Sundgau et de la zone industrielle du grand canal d'Alsace, de Kembs à Chalampé, mais elle participe également, de plus en plus, à l'expansion de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard.

5) *La vitalité surprenante de l'industrie de la Fonderie.*

L'existence de grandes usines de construction mécanique n'a pas été néfaste à ces vieilles industries franc-comtoises, qui étaient solidement implantées. La Porte d'Alsace compte onze fonderies. Celles de la Haute-Saône sont peu importantes, sauf à Fontaine-lès-Luxeuil et à Plancher-les-Mines, qui comptent plus de cent ouvriers de fonderie. Elles se maintiennent grâce à la qualité de leurs fabrications et à l'habileté du « tour de main » des ouvriers qualifiés, en ce qui concerne les alliages légers, les alliages cuivreux bruts ou usinés, les bronzes (89). En dehors des fonderies intégrées à Peugeot et à l'Alsthom, il n'y a plus en effet de fonderies de fonte. Par contre, grâce à une politique de haute qualité, la fonderie d'acier se maintient dans une situation très favorable à Sainte-Suzanne, faubourg sud de Montbéliard et à Colombier-Fontaine (usine Maître et Cie). La fonderie de bronze prospère et surtout les fonderies sous pression.

Le déclin des fonderies de Haute-Saône s'explique, en grande partie, par un moins bon réseau de communications que dans la vallée du Doubs prolongée par le Canal du Rhône au Rhin. C'est à proximité immédiate de ce canal que se trouvent les trois grandes fonderies régionales : Charpentier, Vogt et Goguel à Montbéliard, spécialisées dans les non ferreux, Aciéroy à Sainte-Suzanne, Maître et Cie à Colombier-Fontaine, trois usines dans l'axe majeur de la Porte : Sud-Ouest-Nord-Est.

La Société Charpentier, Vogt et Goguel de Montbéliard est implantée depuis plus d'un siècle dans la région (90). Elle est le résultat d'une double fusion : la première a été réalisée en 1919 entre la Société Charpentier, dont le siège et l'usine étaient au Valdois près de Belfort, et la Société Vogt et Cie, qui possédait une tréfilerie de cuivre à Niederbrück (Haut-Rhin) ; la seconde, entre la même Société Charpentier et les Etablissements Charles Goguel et Cie à Montbéliard. Cette dernière société était une implantation, exploitant un moulin avec meunerie utilisant les eaux de l'Allan. Vers 1858, ce moulin se transforma en une fabrique de pointes en fer utilisant les ressources en eau de l'Allan pour la métallurgie. La guerre de 1870 amena Ch. Goguel et Fils à se replier du Logelbach près de Colmar à Montbéliard. Il lança alors un atelier destiné surtout à employer des femmes à la fabrication des fils fins, par allongement du métal au moyen de filières en diamant (91). Ces fils étaient utilisés par les passementiers de la région lyonnaise, pour la confec-

(89) Voir, à ce sujet, J. Mercier, « Les industries de l'arrondissement de Lure ». *Cahiers de Géographie de Besançon*, n° 11, 1964.

(90) Cette usine « Cuivre et Alliage », depuis 1967, a été contrainte de cesser progressivement ses fabrications à partir de juin 1968 jusqu'à sa fermeture définitive en avril 1969. La Société se concentre sur Niederbrück (Haut-Rhin) dans la vallée de la Doller.

(91) Renseignements communiqués par la Société Charpentier, Vogt et Goguel

tion des galons d'officiers, des broderies de drapeaux et des vêtements sacerdotaux. Le marché de ce genre d'articles ayant été totalement bouleversé à la suite de la crise de 1929-1931, l'usine se spécialisa définitivement dans la tréfilerie, le décapage et la fonderie de cuivre et de laiton. Entre 1900 et 1910, la laminage des tôles avait pris de l'importance. Puis, ce fut l'atelier d'étirage nécessaire à la finition des barres rondes de différents diamètres, utilisées par le décolletage régional et les visseries-boulonneries. La fonderie au creuset a été supprimée en 1931 pour être remplacée par une fonderie électrique.

La fabrique de Valdoie qui produisait des tôles, barres et fils en cuivre, en laiton et aluminium, a été vendue en 1947. Par contre, celle de Niederbrück, dans la vallée de la Doller, avec les mêmes fabrications que celle de Montbéliard, construit des machines pour sondages utilisées par les mines de potasse et d'autres grosses affaires, ainsi que de la robinetterie et des vannes ; elle demeure le seul établissement actif de la société en 1969.

A Montbéliard, l'usine est alimentée par une fonderie avec moulage en châssis ; l'établissement fabrique des tubes en cuivre. Il existait encore en 1967 une fabrication de rouleaux pour l'impression des tissus, atelier fort bien équipé, le seul de son espèce en France. La câblerie de fils de cuivre était assurée d'excellents débouchés régionaux avec l'Alsthom, Sobemo à Beaucourt et les Usines de Constructions Electriques de Delle, notamment « Le fil isolé moderne » (F.I.M.). L'usine fabriquait aussi des barres, méplats, pantographes et trolleys, tubes et rouleaux d'impression en cuivre, diverses pièces de bronze, robinets-vannes et bandes laminées, fils et barres pour décolletage en laiton, planches et bandes pour horlogerie (en rapport avec les fabriques de Seloncourt et de Sainte-Suzanne), fils et câbles à usage électrique, barres, bandes pointes, rivets et rondelles en aluminium, enfin pointes et rivets en alliages légers et duralumin.

Cette entreprise, qui doit disparaître de Montbéliard en 1969, est un exemple symptomatique des problèmes industriels actuels de la Porte d'Alsace. Le chiffre d'affaires représentait environ le le 1/35e de celui de la S.A. Peugeot de Sochaux, de l'ordre de 55 millions de F., ce qui est considérable si l'on songe à la superficie industrielle de l'usine de Montbéliard qui était de 3 ha (dont couvert 1,50 ha) et aux trois cents personnes employées. Cette usine, très automatisée, pratiquait, grâce à une montée régulière des recettes, un autofinancement considérable. Les immobilisations étaient donc très importantes (de l'ordre de 500 millions A.F. ces dernières années pour un capital social d'environ 400 millions A.F.). Cela a exigé un recours à l'emprunt et l'appel aux capitaux extérieurs. Ce fut la perte progressive de l'indépendance de cet établissement : en effet, cette usine fut mise sous la coupe, en 1967, d'un holding coiffant pratiquement toute l'industrie des métaux non

ferreux : TRÉFIMÉTAUX participe pour plus de 50 % au capital et CÉGÉDUR pour 30 %, le reste demeurant entre les mains des descendants des fondateurs ; mais l'usine échappa pratiquement à leur contrôle. Cette intégration capitaliste aurait pu être une possibilité de survie, d'autant plus que les grandes variations des cours mondiaux obligeaient, ces dernières années, au stockage d'une quantité importante de métaux représentant 2 à 2,5 milliards A.F. Ce stockage constituait une immobilisation importante.

Les cadres supérieurs étaient peu nombreux (un directeur d'usine, un directeur technique et trois ingénieurs de fabrication, quatre techniciens de laboratoire). La majorité des ouvriers (220) travaillaient sur des machines automatiques. La main-d'œuvre composée d'ouvriers spécialisés à niveau professionnel relativement bas à l'entrée dans l'usine, était formée sur place au travail des métaux. (On est, du reste, lamineurs, tréfileurs et fondeurs de père en fils, et l'origine de ces ouvriers est spécifiquement locale). Les effectifs (280 personnes en 1968) étaient très stables et les trois quarts habitaient à Montbéliard et environs immédiats (92). Un tiers de l'effectif était même logé par l'entreprise. On comptait seulement une trentaine d'étrangers, la plupart spécialistes. Certains avaient jusqu'à trente ans de service !

L'usine comportait cinq ateliers principaux. Après réception des métaux et « tri à l'œil », ce qui suppose des spécialistes trieurs dont la dextérité force l'admiration du visiteur, le travail de fonderie s'effectue dans un vaste hall où se trouvent six fours ; le cuivre fond à la température de 1 200°. Il est ensuite coulé en lingotières ou au procédé semi-continu donnant des cristallisations très différentes selon les usages prévus. Puis, c'est l'atelier des presses à filer où les lingots de cuivre et de laiton sont filés à chaud avant d'être soumis à l'étirage et au tréfilage dans un quatrième atelier. Le cinquième est spécialisé dans le laminage à froid : les pièces partant de la fonderie vont directement au laminage sans passer par la presse. Par contre, pour le laminage des bandes, il y a intervention de la presse à filer.

A Niederbrück (vallée de la Doller), l'organisation interne de l'usine est à peu près similaire. Cependant, Niederbrück fabrique les produits en cuivre de plus gros diamètre ou de plus grosse épaisseur, et ses laminoirs sont plus gros que ceux de Montbéliard. Niederbrück a également une fonderie de bronze fonctionnant depuis 1860. Cette métallurgie est en fait très ancienne dans la vallée de la Doller, parce que l'on exploitait depuis la fin du Moyen Age des mines de plomb argentifères, alors que Montbéliard s'était consacrée plus particulièrement à la pointerie et à la filterie pour la passe-

(92) La fermeture de l'établissement de Montbéliard à la fin de 1968 et la concentration de l'entreprise à Niederbrück posent le grave problème du reclassement de cette main-d'œuvre spécialisée, résidant surtout à Montbéliard.

menterie. L'article produit était donc plus fin et plus varié à Montbéliard qu'à Niederbrück. Le laminage du laiton était l'une des spécialités de Montbéliard.

Les meilleurs clients sont essentiellement régionaux, plus particulièrement l'Alsthom-Belfort et la Sobemo. Les exportations vers l'étranger consistent surtout en rouleaux de cuivre pour impression sur tissus (30 tonnes par mois) en Amérique du Sud (Brésil et Argentine), Amérique Centrale, Pays-Bas, Autriche, Suisse, Egypte, également aux Philippines et en Chine, par Hong-Kong. La Suisse reçoit aussi plus de 10 tonnes par mois de barres de laiton.

Mais la clientèle est surtout française. Pour 1 000 tonnes mensuelles de production, les produits fournis en 1964 se décomposaient ainsi : barres à décoller 400 t, pièces destinées à l'horlogerie 50 t, barres de cuivre 100 t, fils et câbles de cuivre 200 t, rouleaux de cuivre 50 t, rivets 30 t, bandes d'aluminium 20 t, bandes de laiton 80 t, planches et bandes de cuivre 50 t et divers 30 t.

Si, sur le plan national, ces deux usines étaient pratiquement seules de leur spécialité, la concurrence est devenue très dure avec les productions allemandes et helvétiques (en Suisse : voisinage de la laitonnerie de Dornach dans la banlieue de Bâle, à 70 km de Montbéliard, également à Reconvilliers, près de Bienne, à 110 km, et aussi à Thur ; en Allemagne : laitonnerie à Ulm). Les usines de Montbéliard et Niederbrück ont été aussi desservies par l'insuffisance de l'infrastructure routière et ferroviaire : si les arrivages s'effectuaient plus particulièrement par voie ferrée, les expéditions, gênées en gare de Montbéliard par celles de Peugeot, étaient effectuées par routes. Ce handicap a provoqué, par exemple, le déclin des exportations de rouleaux de cuivre vers les Pays-Bas et la suppression des exportations de barres vers la Hollande.

Une autre difficulté d'expansion était l'insuffisance quantitative de la main-d'œuvre, souvent d'excellente qualité, mais de plus en plus rare en raison de l'attirance des hauts salaires sochaliens ou, tout simplement, du prestige Peugeot. Il est dur de subsister à l'ombre immédiate d'un aussi grand géant ; tout cela ne pouvait qu'être fatal à l'usine de Montbéliard.

Cette double difficulté est ressentie aussi par la Fonderie d'aciers moulés et de fontes à graphique sphéroïdal Maître à Colombier-Fontaine. Cette entreprise emploie 340 personnes, dont 262 horaires et 78 mensuels (141 ouvriers spécialisés et 108 professionnels) en 1965.

Cette usine, créée en 1909 par des capitaux allemands (Schwiedesen, Krebs et Cie), s'est implantée entre le Canal du Rhône au Rhin et le Doubs, car elle avait besoin à la fois des eaux du Doubs pour ses fabrications et de la desserte du canal et de la voie ferrée. Au cours de la guerre de 1914, l'usine, saisie comme bien ennemi, fut rachetée par Jean Maître, marié à une fille de la famille Vieillard, les industriels de Grandvillars. Depuis 1964, le capital familial est absorbée dans une Société Anonyme.

L'usine s'est d'abord spécialisée dans la fonte malléable et l'acier jusqu'à la crise de 1929-1931, puis la production d'acier moulé avec deux cubilots et deux convertisseurs BESSEMER. L'usine se ravitaillait en coke de la Ruhr par péniches avant 1939 ; depuis la fin de la seconde guerre mondiale, le coke vient par voie d'eau des Houillères du Nord. Le renouvellement du matériel fut réalisé par autofinancement constant jusqu'en 1959. Depuis, les investissement sont assurés à la fois par autofinancement et par des crédits à moyen terme, fournis par la Société Générale et le Crédit Lyonnais. Ces crédits ont permis l'organisation de moyens de fusion électrique qui ont rendu inutile l'emploi de la voie d'eau, les ferrailles arrivant par route. La moyenne actuelle des fabrications est de l'ordre de 300 tonnes de pièces par mois, 250 tonnes d'acier moulé et 50 tonnes de fonte à graphite sphéroïdale.

La solidité de cette usine réside certainement dans une grande variété de productions, qui lui assure bon nombre de clients français et étrangers dans des branches diverses : chemins de fer, mines, marine de guerre et marchande, industrie pétrolière, fabrications de machines agricoles, de véhicules poids lourds et remorques (Berliet, par exemple), entreprises de travaux publics. Les entreprises du Groupe PEUGEOT sont de petits clients. Le travail est réalisé sur commande pour une clientèle française à 98 %.

Sur un effectif de 340 personnes en 1965, on comptait 262 horaires et 78 mensuels. Les professionnels (108) sont presque aussi nombreux que les ouvriers spécialisés (140). La fusion et la coulée du métal (très automatisées) ne requièrent que 30 ouvriers ; les ouvriers les plus nombreux, et souvent aussi les plus spécialisés, sont les ébarbeurs (82) et les noyauteurs-mouleurs. Dans ces ateliers d'ébarbage et de moulage, le « coup de main » est encore nécessaire. Il existe dans l'entreprise une section d'apprentissage de mouleurs-main comprenant une douzoine d'apprentis préparant un C.A.P. en trois ans. Voilà un exemple d'entreprise régionale qui correspond fort bien à la spécificité des aptitudes métallurgiques de la Porte d'Alsace.

Il est très intéressant de constater que près de la moitié du personnel habite Colombier-Fontaine et que la presque totalité de la main-d'œuvre se recrute dans les bourgs et villages périphériques, à moins de 20 km de l'usine (33 à l'Isle-sur-le-Doubs, 33 à Etouvans, 28 à Lougres, 20 à Montenois), essentiellement dans la vallée du Doubs en aval de Colombier, plus qu'en amont, (en raison d'un éloignement déjà relatif des usines du groupe PEUGEOT).

La majorité du personnel est composée d'originaires de la région (170 du Doubs, 19 de Haute-Saône, 1 seulement du Territoire de Belfort et 3 des Vosges en juin 1965), les trois quart des « horaires » sont du Doubs. Sur 70 mensuels, 53 sont du Doubs, soit 75 %. On compte cependant 36 étrangers (11 % du personnel), dont 18 Algériens, 9 Espagnols et 6 Italiens, la plupart manœuvres ou ouvriers d'ébarbage, métier dur et périlleux. La main-d'œuvre née

ou domiciliée dans la région est presque entièrement d'origine rurale. Les ouvriers-paysans sont en voie de disparition, en liaison avec l'évolution de l'agriculture régionale. Le ramassage quotidien dans les campagnes est néanmoins assuré, car les villages aux alentours de Colombier-Fontaine sont surtout des cités-dortoirs.

Cette entreprise de Colombier-Fontaine montre la vitalité possible d'une sidérurgie spécialisée et indépendante du Groupe Peugeot dans la Porte d'Alsace. Un autre exemple, l'Usine Aciéroy de Sainte-Suzanne est capable de produire 400 tonnes d'acier moulé par mois. Elle travaille les ferrailles récupérées au four électrique et emploie plus de trois cents personnes, mais ses difficultés de main-d'œuvre sont beaucoup plus grandes que celles de Maître à Colombier en raison de la proximité immédiate des Usines Peugeot.

Aciéroy emploie peu de cadres et d'O.P. mais une majorité d'O.S. Le recrutement de ces O.S. est de plus en plus lointain (Vosges, Haute-Saône Occidentale, Corrèze, Lozère, c'est-à-dire de régions à crise d'emploi aiguë). La plupart sont embauchés sans formation préalable. Faute d'un renouvellement par les jeunes ouvriers régionaux, qui préfèrent les promotions plus rapides des ouvriers sochaliens, Aciéroy fait appel de plus en plus à des étrangers : Espagnols des régions de Santander et Bilbao (déjà habitués au travail métallurgique) et de la zone de Madrid, Italiens venus d'Italie du Nord, et une cinquantaine de manœuvres Nord-Africains et Portugais. Il est bien certain, dans ces conditions, que la main-d'œuvre de cette entreprise n'est pas stable et que la Direction de l'Usine a dû recourir à une mécanisation plus poussée. Ces lourds investissements ont été réalisés grâce aux banques et, surtout, à la Société de Développement Régional du Centre-Est. Comme chez Maître, l'atelier très « flottant » sur le plan de la main-d'œuvre, est celui de l'ébarbage (93).

6) *Le déclin des Forges :*

Ces usines sont-elles condamnées à disparaître faute d'un renouvellement suffisant en équipements et en clientèle ? La question se pose au moment où les Forges d'Audincourt ferment leurs portes. La Société Sidérurgique des Forges d'Audincourt a longtemps été la principale usine de transformation des métaux dans la région. Dès 1616, un moulin utilisait l'énergie du Doubs et actionnait des soufflets pour les « feux comtois ». Le bois venait par flottage sur le Doubs, des forêts du Jura. La vieille usine s'était donc installée dans la boucle du Doubs, en aval d'Audincourt. Elle utilisa d'abord l'oxyde de fer de la région, moins phosphoreux que celui de Lorraine et extrait dans la falaise près de Sochaux, le « Montannot ».

(93) L'ébarbage est une opération délicate qui consiste à supprimer les bavures sur une pièce métallique ; elle comporte un travail dangereux et précis qui attire peu les travailleurs.

Vers 1880, existait déjà une aciérie avec quatre fours MARTIN ; puis, vers 1910, furent introduits les fours HÉRAULT à arc électrique. Pendant toute la fin du XIX[e] siècle et jusque vers 1930, les Forges d'Audincourt furent les grands pourvoyeurs en tôles ordinaires de la Métallurgie Nord Franc-Comtoise ; mais la concurrence des Aciéries de Lorraine et du Nord, orienta les Forges vers la tôle pour moteurs électriques, turbo-alternateurs et transformateurs dont le grand client est l'ALSTHOM de Belfort (acier de 0,8 à 2 % de silicium, de 2 à 3 % et de 4 à 4,5 %). Il s'agit de tôles minces, même de feuilles pour les transformateurs. 78 % de la production est composée de tôles de 0,5 mm. L'épaisseur des tôles minces varie de 0,35 à 1 mm. 60 % des fabrications sont destinées aux moteurs électriques, 20 % aux transformateurs et 20 % aux turbo-alternateurs.

En 1961, l'usine produisait 5 300 tonnes de tôles fines par mois et venait au premier rang en France dans ce genre de fabrication avec 35 % de la production française. Depuis 1961, la production n'a cessé de baisser. Il y eut tout d'abord scission entre la Division Métallurgique et la Division Chauffage. La Société Sidérurgique n'écoulant que 2 500 tonnes en France a fait de gros efforts d'exportations vers la Suisse (500 t en 1964), l'Italie (500 t) et d'autres pays (Hongrie, Roumanie, Israël, Inde, Brésil, Suède), mais les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, le Japon ont provoqué une très forte concurrence avec des prix plus faibles rendant difficile la compétitivité des Forges d'Audincourt. Même à l'intérieur du Marché Commun, le marché est demeuré trop restreint pour permettre un renouvellement indispensable du matériel et de bâtiments trop vétustes.

L'effectif ouvrier, qui était de 1 086 en janvier 1930 et de 1 083 en janvier 1952, est tombé à 880 en 1954 avec l'amorce de la fermeture des fours MARTIN et le début d'achat de métal à Lorraine-Escaut à Thionville. Les fours MARTIN ont cessé de fonctionner en avril-mai 1954. Depuis cette date, malgré une légère reprise de production de 1958 à 1962, les effectifs n'ont jamais dépassé 800 ouvriers et sont tombés à moins de 500 depuis trois ans. Les Forges d'Audincourt mal adaptées à la concentration sidérurgique dans la C.E.C.A. (94) et aux tarifs avantageux pratiqués par différents producteurs à l'intérieur même de la C.E.C.A., ont subi un grave fléchissement de leurs exportations, le marché intérieur (surtout ALSTHOM, SOBEMO, SACM) restant stable.

Circonstance aggravante, les Forges d'Audincourt n'ont pu lutter contre l'équipement de leurs concurrents européens. Pourtant, bout, qui fournissait des rouleaux de 800 à 1 000 mètres, a permis d'assurer aux constructeurs électriques un produit intéressant pour l'alimentation des presses automatiques à grand rendement (95).

(94) C.E.C.A. : Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier.
(95) D'après *Economie et Réalités franc-comtoises*, 1963.

Seulement l'investissement était trop important en regard d'un marché de plus en plus réduit de 1962 à 1967.

Par conséquent, malgré ses efforts, la sidérurgie d'Audincourt était condamnée à disparaître ; par contre la Société de Chauffage, Tuyauterie et Chaudronnerie, usine-sœur des Forges à Audincourt, n'a cessé d'augmenter son chiffre d'affaires (de 50 % même entre 1960 et 1962), mais parce que ses fabrications restent orientées dans le domaine de l'Energie Nucléaire. Les fabrications de tuyauterie, dans lesquelles la Société est spécialisée, trouvent une utilisation dans les industries du pétrole. L'entreprise occupe quelque trois cents personnes et se montre très dynamique.

La reconversion des Forges pose dès maintenant un problème de réemploi qui risque d'être difficilement résolu, puisque les grandes usines embauchent modérément dans la Région. 350 ouvriers doivent être réorientés.

La vieille industrie des Forges semble donc devoir disparaître presque totalement de la région de Montbéliard et de Mulhouse, aussi bien en tant que fabrication autonome que fabrication intégrée. Même à Sochaux, la Forge est appelée à disparaître totalement. Ce déclin s'explique par les conditions actuelles de transports des tôles qui favorise maintenant les transports à longue distance par trains complets ou péniches automotrices. Les usines sidérurgiques très intégrées du type Usinor sont ainsi favorisées.

Dans l'ensemble cependant, les industries de produits semi-élaborés se maintiennent, et même progressent, à deux conditions : la première est une association étroite avec les industries mécaniques ou chimiques, à la fois, dans le cadre régional et dans le cadre national ; la seconde est une spécialisation très marquée, comme, par exemple, le matriçage à chaud, ou la production d'oxyde de titane, ou encore d'olone. Pour assurer un renouvellement du matériel et un amortissement plus rapide, ces industries sont tenues de s'intégrer à des groupes financiers d'envergure nationale. Ces conditions sont, du reste, tout aussi impératives pour les autres industries. Ainsi se pose maintenant la question de la survie des industries de vieille implantation, comme le textile ou l'industrie du bois.

CHAPITRE IV

AMÉNAGEMENT DES INDUSTRIES DE VIEILLE IMPLANTATION TEXTILE, MEUBLE, PAPETERIE et HORLOGERIE

La situation régionale de ces industries a beaucoup évolué depuis les deux dernières décennies, par suite d'une conjoncture générale souvent défavorable et d'une impossibilité de soutenir la concurrence salariale des grandes entreprises métallurgiques et chimiques. Cependant, un très gros effort a été fait pour adapter les entreprises à cette situation, mais la plupart des entreprises à capitaux familiaux ont dû s'intégrer à des groupes puissants extra-régionaux ou disparaître purement et simplement.

1) *Difficultés des entreprises textiles depuis 1950 et reconversion partielle ou totale.*

Nous avons remarqué, dans le chapitre premier de la seconde partie, combien les entreprises textiles avaient souffert de la crise : une trentaine d'établissements ont fermé leurs portes. La crise a sévi presque exclusivement dans l'industrie cotonnière et ses annexes ; l'industrie de la laine et celle des synthétiques ont été dans l'ensemble préservées. Ce sont particulièrement les tissages en Haute-Saône et dans le Haut-Rhin, les bonneteries de coton dans le Territoire de Belfort qui ont souffert. Entre 1952 et 1963, 2 300 ouvriers de l'industrie cotonnière (filature et tissage) ont été mis en chômage. Les usines textiles sont passées de 82 en 1952 à 48 en 1965 et les effectifs de 13 600 à 7 300, soit une réduction de moitié (96). Le recul est sensible surtout sur le plan du personnel. Les effectifs ont baissé de près de 65 % entre 1952 et 1965 dans le Territoire de Belfort, particulièrement à la suite du retrait de Dollfus-Mieg sur Mulhouse. La Haute-Saône a connu une baisse de 20 % environ des effectifs, mais la crise demeure à l'état latent.

Les causes de cette crise sont à la fois d'ordre conjoncturel et surtout d'ordre structurel. La conjoncture n'est plus favorable, en effet, pour les industries fournissant des produits de qualité cou-

(96) Statistiques I.N.S.E.E. et Chambre Syndicale Patronale du Textile Belfort et Mulhouse.

rante en coton écru. Obligées de se tourner vers un marché d'Outre-Mer moins exigeant que les marchés français et européen, ces entreprises, marginales en somme, ont été très atteintes par la fermeture progressive de ce marché. La réouverture, après la fin de la seconde guerre mondiale, du Marché Africain et Asiatique, avait donné de tels espoirs à la Région, que celle-ci avait fortement renouvelé son équipement, largement au delà de la marge de bonne rentabilité. Les investissements ont été presque partout considérables, parce que le matériel avait vieilli ou avait été détruit ou déménagé par les Allemands, à la fin de 1944.

Les causes essentielles sont d'ordre structurel. Les statistiques aimablement communiquées par la Chambre Syndicale Textile de Belfort qui couvre toute la superficie de la Porte d'Alsace (excepté la zone de Mulhouse) permettent de constater que, depuis quinze ans, l'équipement est demeuré sensiblement supérieur à l'activité, grevant les entreprises de frais d'amortissement plus lourds qu'ailleurs. Voici, par exemple, le cas des Filatures :

		31-10-1952	1-1-1965
Territoire de Belfort	broches existantes	121 780	70 376
	broches en activité	108 207	69 896
Haute-Saône (Arrondissement de Lure)	broches existantes	250 384	234 288
	broches en activité	225 886	225 897
Doubs (Zone de Montbéliard)	broches existantes	135 616	58 832
	broches en activité	108 926	58 412

Sur ce tableau, on constate qu'en 1952 l'équipement était toujours supérieur à l'activité. Il faut dire aussi que le matériel était souvent vétuste, et certaines filatures des vallées vosgiennes continuaient à utiliser des broches depuis fort longtemps amorties ; cette politique leur permit de survivre sans connaître de trop grandes difficultés de trésorerie. En 1965, l'écart s'est réduit entre l'équipement et l'activité, parce que beaucoup de vieilles entreprises ont disparu ; la modernisation des autres s'est accompagnée d'une meilleure rentabilité du matériel rénové. Dans le Territoire de Belfort, près de la moitié des broches ont disparu et celles qui demeurent sont utilisées pleinement. La diminution des broches est particulièrement spectaculaire dans le Pays de Montbéliard, en raison de la fermeture des usines Zimmerli à Montbéliard, Mequillet-Noblot à Colombier-Fontaine et Héricourt et les Tissages Japy à Audincourt. Pour l'utilisation des broches restantes, l'écart est pratiquement nul entre l'équipement et l'activité. En Haute-Saône, dans

l'arrondissement de Lure, l'écart s'est réduit de 10 % en 1952 à 8 % en 1965, ce qui est encore notable et traduit les difficultés à se reconvertir de l'industrie textile haut-saônoise. Les filatures se cantonnent dans le travail des cotons américains à soies moyennes, à l'exclusion des numéros fins, les tissages produisent des toiles de camping, de la popeline (usine MIEG de Luxeuil) ou encore des serviettes de toilette (usine de Lepuix-Gy près de Giromagny).

La crise est liée surtout à la structure des entreprises ; en effet, cette structure présente une originalité régionale très marquée. La quasi totalité des entreprises étaient familiales, jusqu'à une époque très récente, où les concentrations se sont opérées, sous le contrôle de sociétés industrielles et financières, en grande majorité étrangères à la Région.

Comme dans le Nord de la France, l'entreprise textile vit souvent sur ses réserves et, particulièrement dans la zone de Mulhouse, sur des traditions bien solides depuis deux siècles. Le filateur ou le tisseur doit placer ses enfants dans l'affaire qui est avant tout une propriété personnelle, un « bien de famille ». Aussi, la concentration même commerciale est-elle souvent refusée pour des raisons historiques (traditions respectées, surtout dans les vallées vosgiennes et le Sundgau) et des raisons familiales (perte d'une indépendance et d'une autorité exclusive sur le bien de famille). C'est pourquoi, les industries textiles sont demeurées fidèles, dans la filature, à la production du fil de coton écru : beaucoup de tisseurs d'écru n'ont pas de clientèle directe et doivent s'en remettre à des courtiers pour l'écoulement de leur production ! Cette mauvaise organisation de la vente des produits a été fatale à la longue à ces entreprises, devenues vraiment marginales.

Un exemple illustre bien cette situation : le cas de l'usine ZELLER Frères, située dans le fond de la vallée de Masevaux, à Oberbrück. Cette usine avait un équipement en broches, datant du siècle dernier. Incapable de s'adapter, faute de réserves financières pour renouveler le matériel, l'entreprise ne répondait plus aux besoins d'un marché et d'une clientèle plus exigeants qu'autrefois. Il ne suffit pas de produire, il faut encore vendre. En vain, en 1952, les salariés de l'usine ZELLER tentèrent-ils de poursuivre l'exploitation de l'usine, en se constituant en coopérative ouvrière. L'expérience se termina en catastrophe : rapidement, les salaires versés par la coopérative ont été les plus bas de la région et l'entreprise a fermé ses portes, licenciant plus de trois cents salariés, faute d'aide extérieure.

Pourtant, les vieilles entreprises de la Porte d'Alsace à équipement complètement amorti, peuvent survivre longtemps : leur trésorerie est au large, parce qu'elle ne se consacre pas à l'autofinancement ! Pour se tirer d'affaire, elles bradent leurs stocks, ce qui introduit une perturbation générale dans les prix de vente. Ces vieilles usines peuvent aussi se maintenir, grâce au caractère particulier de la main-d'œuvre d'ouvriers-paysans ou de femmes, qui

peuvent s'accommoder d'une réduction d'activité, avec un horaire de 32 heures par semaine, parfois même de 24 heures (cas de plus de 3 000 salariés du textile au début de 1965 dans le Haut-Rhin, région de Mulhouse) ; la rémunération est inférieure à 300 F. par mois, mais le personnel féminin s'en contente, car il s'agit, la plupart du temps, d'un salaire d'appoint, soit dans le cadre d'une exploitation agricole, soit dans le cas d'un second salaire industriel (97). Les salariés de ces usines ont souvent un lopin de terre et quelques vaches à nourrir : ils peuvent difficilement abandonner la vallée ; les vieilles entreprises jouent sur cet attachement, très sensible, chez les femmes surtout.

Au contraire, l'entreprise modernisée, souvent située à proximité d'un centre industriel important comme Thann par exemple, ou Belfort, a une trésorerie plus serrée ; ses investissements doivent « tourner », ses prix de revient sont calculés au plus juste, et ses ouvriers sont plus « mobiles ». Elle est plus vulnérable aux fluctuations conjonctuelles et plus dépendante des banques. Ces dernières peuvent mettre l'entreprise en difficulté ; mais, parfois aussi, elles peuvent lui accorder un sursis jusqu'à la prochaine crise : ainsi s'explique la survie au-delà de toute rationnalité d'entreprises familiales, comme les entreprises textiles des vallées de la Savoureuse, du Rahin et de la Doller. Telle entreprise de Giromagny a pu survivre, sans aucun investissement en matériel, jusqu'en 1967.

Mais ces entreprises ont porté préjudice à l'ensemble du textile de la Porte d'Alsace, sauf pour le travail de la laine et la bonneterie fournissant des tissus de luxe. Les familles d'entrepreneurs du textile se sont épuisées tant en hommes (trois à quatre générations) qu'en capitaux. Elles ont été dans l'incapacité d'apporter des capitaux nouveaux ou d'en trouver par elles-mêmes, lorsqu'il était nécessaire d'investir. Plutôt que de s'unir pour l'achat de nouveau matériel, certaines se sont distribuées des bénéfices d'inflation. Il apparut ainsi que le « fonds de roulement » était insuffisant ; l'endettement trop fort ; parfois, les distributions de parts aux actionnaires ont été généreuses (98) ainsi que les achats de biens fonciers, pour caser les descendants de ces familles d'industriels souvent nombreuses.

Devant cette situation préjudiciable à l'ensemble de la profession, les dirigeants des syndicats patronaux ont décidé de liquider discrètement un certain nombre de petites usines marginales, moyennant un dédommagement des propriétaires et en utilisant le

---

(97) D'après la *Revue de l'Action Populaire*, février 1965, n° 185, p. 171 et la Commission Economique de l'Union Départementale C.F.D.T. du Haut-Rhin - Mulhouse, dont les dirigeants ont bien voulu nous fournir de précieux renseignements sur la situation de cette main-d'œuvre.

(98) Il est vrai que ces distributions de parts ont correspondu presque exactement dans la plupart des cas, depuis vingt ans, en ce qu'en termes financiers on appelle des « bénéfices d'inflation ».

mécanisme des quotas, c'est-à-dire qu'au-dessous d'une marge bénéficiaire jugée minima, l'entreprise doit être regroupée ou reconvertie. Mais il ne fut fait appel qu'à des volontaires. Ceux-ci furent très rares. Alors en 1958, à la suite d'une troisième crise, une entreprise fut mise en cessation de paiement par les banques dans le Sundgau. Les banques entendaient faire un exemple pour obliger le textile local à se soumettre à une stricte orthodoxie financière. Située à Roppentzwiller dans le canton de Ferrette où l'activité industrielle était déjà faible, cette entreprise licencia brutalement 270 salariés. Or, les possibilités de reclassement sont difficiles dans le Sundgau, et le personnel n'avait comme ressource que d'aller travailler vers Mulhouse à une trentaine de kilomètres de leur ancien lieu de travail.

D'autres usines ont effectué des investissements mal orientés. C'est le cas des filatures et tissages de Wittenheim. La filature réalisant de gros bénéfices, de gros investissements ont été faits dans un appareil servant à surveiller la marche de chaque « continu à filer » le « rotatron », sans se préoccuper d'un amortissement en accord avec les possibilités du marché. Les emprunts furent trop lourds et ce fut la faillite. Alors l'entreprise de Wittenheim a été rachetée par un groupe très actif du Nord de la France siégeant à Wasquehal, dans la banlieue lilloise.

2) *Les conditions du maintien d'entreprises textiles à capitaux familiaux.*

La liquidation des entreprises trop marginales s'est accompagnée d'une reconcentration des autres. Deux possibilités s'offraient au textile de la Porte d'Alsace : une association entre producteurs locaux ou une intégration dans de grands groupes textiles à l'échelon national. L'association n'a pu être réalisée pour le plus grand dommage de l'indépendance régionale, par suite d'un appauvrissement réel des capacités d'entreprendre des vieilles familles d'industriels. C'est, du moins, une thèse : trois guerres ont largement contribué à cet épuisement ; mais les conditions générales de l'industrie textile ont pesé d'un poids très lourd pour empêcher cette association de réussir.

Les tissages ont pu s'associer régionalement plus que les filatures. Ainsi, le tissage de la Fonderie à Giromagny a été vendu à un tisserand de Mulhouse, qui tisse à Giromagny, mais exporte le tissu par Mulhouse ; un autre tissage est financé par un teinturier de Thann, mais un autre encore a dû se lier à un établissement de Roanne.

Le groupe textile, constitué à Mulhouse en 1962, n'a pas réussi à mettre sur pied une véritable association des producteurs locaux. De la sorte, dix-sept entreprises de la région mulhousienne ont été condamnées à disparaître, ce qui a amené la mise à pied de 15 000 salariés du textile dans le Haut-Rhin, dans l'actuelle décennie. Ces

salariés ont dû, pour la plupart, se reconvertir dans des conditions difficiles, soit vers la métallurgie, soit dans le secteur tertiaire.

Pourtant, l'étude de trois cas précis d'entreprises familiales montre que des entreprises rénovées étaient capables de se maintenir : les Tricotages Mécaniques Achtnich et Cie de Belfort, la Société Dollfus et Noack de Mulhouse-Valdoie et les Filatures de laine peignée Gluck et Cie à Mulhouse-Sausheim.

Les Tricotages Mécaniques Achtnich et Cie sont d'origine suisse. En 1910, Walter Achtnich, propriétaire d'une importante affaire de bonneterie à Winterthur, crée une usine à Belfort avec des capitaux exclusivement helvétiques. L'usine confiée à M. Dintheer prospère et s'étend à Châtenois-les-Forges (depuis imprimerie Peugeot) et à Valdoie, où l'entreprise Schwartz est rachetée en 1932 pour y créer une usine de teinture ; car les eaux cristallines de la Savoureuse sont jugées excellentes pour traiter tous les filés. Il faut noter que les filés reçus ne proviennent pas des producteurs locaux, mais des filatures des Vosges et du Nord. L'entente n'existe donc pas avec les firmes régionales dont les productions sont jugées trop chères ou de médiocre qualité. La manutention traitant des filés ignore les produits de coton écru de la Porte d'Alsace. Les Tricotages Mécaniques utilisent peu de fibres synthétiques qui entrent plus dans le tissage que dans le tricotage.

En 1958, l'usine de Châtenois est cédée à Peugeot pour réduire les frais généraux et d'approvisionnement. L'usine de Belfort est entièrement rénovée et spécialisée dans le tricotage de sous-vêtements à mailles pour dames (85 %), enfants (10 %) et hommes (5 %) ; elle fait vivre 400 personnes, tandis que celle de Valdoie se maintient dans la teinture et le blanchiment (70 ouvriers). L'augmentation de la production est régulière (de 3 à 4 % en moyenne par an). Le matériel, complexe, souvent automatisé et très précis, est amorti sur cinq ans et régulièrement renouvelé par un autofinancement. Les capitaux franco-suisses sont exclusivement aux mains de deux familles, bien que la Société soit juridiquement anonyme. Il n'y a pas d'association financière externe.

La firme s'adresse à une clientèle assez restreinte de demi-luxe et de luxe et aux grands magasins. Ainsi le marché est bien contrôlé, ce qui permet des prévisions à long terme. D'autre part, l'usine a une main-d'œuvre féminine à 85 % et, dans l'ensemble, jeune. Pour les jeunes femmes, il s'agit très souvent d'un salaire d'appoint. Il existe une rotation d'emploi assez nette liée à l'âge et au mariage. La main-d'œuvre de spécialistes sur machines est formée à l'usine même. Cette usine emploie donc une main-d'œuvre disponible et relativement peu exigeante.

Le second cas d'entreprise familiale maintenue est celui de l'Entreprise Dollfus et Noack, installée à la fois à Mulhouse (Sausheim) (360 emplois) et à Valdoie (320 emplois), avec des filiales associées : Manufactures Muller à Huningue et Althoffer à Rimbach près de Guebwiller. La firme a essaimé de Mulhouse à Valdoie

en 1899, et après la première guerre mondiale s'est également installée à Val Pallice (Italie) et Lörrach (Allemagne). L'activité commerciale et administrative est concentrée à Mulhouse tandis que Valdoie se spécialise dans la fabrication des feutres industriels pour laquelle une très grande modernisation est consentie. La visite de cette usine de Belfort-Valdoie laisse une impression remarquable : des ateliers très clairs où le rôle des machines automatiques est capital. La plupart des 320 ouvriers de Valdoie sont des spécialistes en tissage très qualifiés et des mécaniciens de salle (60 % de femmes).

La production a été grandement améliorée par l'utilisation des fibres synthétiques et surtout l'entrée en service, depuis 1964, d'une nouvelle technique de fabrication qui permet de supprimer presque totalement le tissage par le procédé dit d'aiguilletage : la durée du feutre, dont l'épaisseur est plus réduite, est doublée, mais son prix a augmenté de 30 %. Autrefois, pour la fabrication d'une tonne de papier, il fallait un kg de feutre de papeterie, aujourd'hui seulement 317 g. La clientèle de l'usine est représentée pour 25 % par des papetiers, 20 % par des blanchisseries et 20 % par des entreprises de filtration, pour le reste, par des tanneries, fabriques de papiers peints, usines de polissage de glaces. 39 % de la production est exportée (dans l'ordre : Benelux, Etats-Unis, Suisse, Suède, Finlande, Yougoslavie).

La solidité de l'affaire est assurée à la fois par les services de recherche technique et de comptabilité. Les investissements sont réalisés dans une double direction : ils sont pour moitié destinés à l'expansion de l'usine et le reste est consacré au remplacement du matériel périmé. La part d'autofinancement est de 45 %, et les emprunts représentent 55 % dans investissements : l'affaire est relativement indépendante des grandes Banques Nationales ou du Capital Parisien. L'entreprise dispose surtout, d'emprunts à long terme (15 ans), consentis par la S.A.D.E. (la Société d'Aménagement et de Développement Economique du Haut-Rhin à laquelle participent tous les capitaux familiaux régionaux) ; elle fait appel secondairement à un emprunt à moyen terme du Crédit National. De la sorte, voilà une Société textile capable de poursuivre une expansion modeste mais continue. La valeur ajoutée est de l'ordre de 5 % en 1962, 8 % en 1964, 4 % en 1965, 4,50 % en 1966.

La Société Dollfus et Noack est également associée à la Filature Alsacienne de Laine Peignée Gluck et Cie de Mulhouse. Cette entreprise emploie 614 personnes avec un effectif féminin de l'ordre de 60 %. Elle fabrique des fils de laine peignée écrus ou teints pour le tissage et la bonneterie ; accessoirement, elle fabrique un peu de laine à tricoter. Les capitaux de la Société sont entre les mains de plus de 400 actionnaires, répartis dans toute la France et un peu en Suisse.

L'usine a été entièrement détruite pendant la guerre et peut être considérée comme neuve et très moderne. Les capitaux ont

toujours été alsaciens principalement. C'est seulement après la seconde guerre mondiale qu'une fusion a été réalisée avec une filature voisine, également détruite, appartenant à un groupe lyonnais ; alors s'est introduite dans le capital de GLUCK une participation de 30 % de capitaux lyonnais. Comme il y a eu, en 1960, un rachat du groupe lyonnais par un holding suisse, on peut dire que 30 % des capitaux sont suisses, depuis la guerre, chez GLUCK.

Ainsi, l'industrie textile à capitaux familiaux survit par association de capitaux régionaux et de capitaux suisses. Elle ne se maintient que si le renouvellement du matériel suit l'expansion et que si cette expansion est liée à une recherche continue et indépendante de nouveaux marchés. Enfin, cette expansion n'est possible que dans deux orientations de production : d'une part, la filature et le tissage de la laine, produit de luxe, qui conserve un prix de revient intéressant ; d'autre part, dans la manutention (99) (teinture et bonneterie), qui est déjà très solidement intégrée dans la Région. La filature de laine peignée de Malmerspach demeure une des rares affaires régionales à être une affaire familiale à 100 %. En s'astreignant à une qualité de tout premier ordre, en s'assurant une expansion continue, cette industrie survit également indépendante, grâce au bas prix de la main-d'œuvre féminine, qui compense les coûts de plus en plus élevés des amortissements de machines automatiques et du matériel de haute technicité qui sont nécessaires pour soutenir la concurrence internationale.

Si nous prenons l'exemple d'une Société, comme la Filature de Laine peignée GLUCK et Cie, dans son bilan du 31 décembre 1966, le montant brut des valeurs immobilisées en matériel et en outillage représente la moitié du total des investissements, les bâtiments seulement le tiers. Dans ces valeurs, le coût annuel des amortissements en matériel et outillage représente les trois quarts du montant brut de la valeur ; c'est dire assez l'importance du matériel ultra-moderne dans ces entreprises et la nécessité de comptes de gestion très serrés.

3) *L'ampleur des intégrations textiles dans la filature et le tissage cotonniers de la Porte d'Alsace.*

Le maintien, grâce à une habile politique financière et commerciale, d'entreprises textiles indépendantes n'est plus possible dans le textile cotonnier pour la filature et le tissage. Nous examinerons tout d'abord les cas de deux usines cotonnières d'Héricourt près de Montbéliard : l'une vient de disparaître pour se fondre avec un groupe des Vosges, l'autre se maintient, mais à l'intérieur du groupe GILLET-THAON.

---

(99) Manutention : terme technique désignant les opérations d'apprêts, après la filature et le tissage, c'est-à-dire la teinture le blanchiment et la bonneterie.

Le groupe cotonnier d'Héricourt comprenait 1 400 salariés aux alentours de 1965 avec une moyenne de deux cents salariés par entreprise : il s'agissait de moyennes usines utilisant les eaux de la Lisaine. La nécessité des regroupements est apparue sous le double aspect technique et commercial : la concentration très importante de l'achat impose aux producteurs cotonniers régionaux un regroupement pour se présenter en force devant les vendeurs ; la standardisation, l'uniformisation des fabrications exigent la mise en commun de moyens techniques et donc financiers. Le regroupement exige aussi une plus grande place disponible et les vieilles usines d'Héricourt manquent de place et de terrains. L'article courant de grande consommation n'est rentable que s'il est produit de manière massive et ceci suppose la création de grands ateliers à métiers automatiques.

L'affaire MÉQUILLET-NOBLOT est une vieille entreprise (100). Aux alentours de 1960, elle avait encore une grande avance sur le plan productivité. La production a triplé de 1939 à 1964 (250 000 mètres par mois de tissus à 650-700 000 m) alors que l'effectif des ouvriers a baissé (plus de 500 en 1939, 450 fin 1964). Or, malgré une production triplée, la superficie des bâtiments industriels était inchangée depuis la fin du XIX[e] siècle : la filature était bloquée pour son expansion technique à Héricourt, bien que la main-d'œuvre féminine demeurât abondante et peu exigeante sur le niveau des salaires.

L'automatisation a entraîné la fusion avec une société à base familiale également de Noméxy (Vosges). Les biens de la firme MÉQUILLET-NOBLOT sont cencentrés désormais à Noméxy, à proximité de Thaon, avec des possibilités de rayonnement plus important vers Lunéville et Epinal, mais la perte d'emplois est grave pour Héricourt.

La Cotonnière d'Héricourt se maintient, comme la seule grande usine de cette agglomération proche de Montbéliard, avec un effectif de 1 400 personnes au 1[er] janvier 1966. Mais cette affaire compte un personnel réduit de plus de moitié par rapport à 1949 (3 000). Les deux tiers de la main-d'œuvre sont des femmes. L'ensemble est composé d'un certain nombre de moyennes usines disséminées dans la zone Belfort-Héricourt : Filature de la Lizaine à Béthoncourt, Filature du Moulin à Héricourt (la plus importante), Filature de Valdoie (Belfort), Tissage du Pâquis à Héricourt, Tissage du Moulin à Héricourt, Tissage de Valdoie (Belfort) et Tissage de Chagey. Deux filatures ont fermé : celles de la Lizaine et de Valdoie, et un tissage, celui de Valdoie.

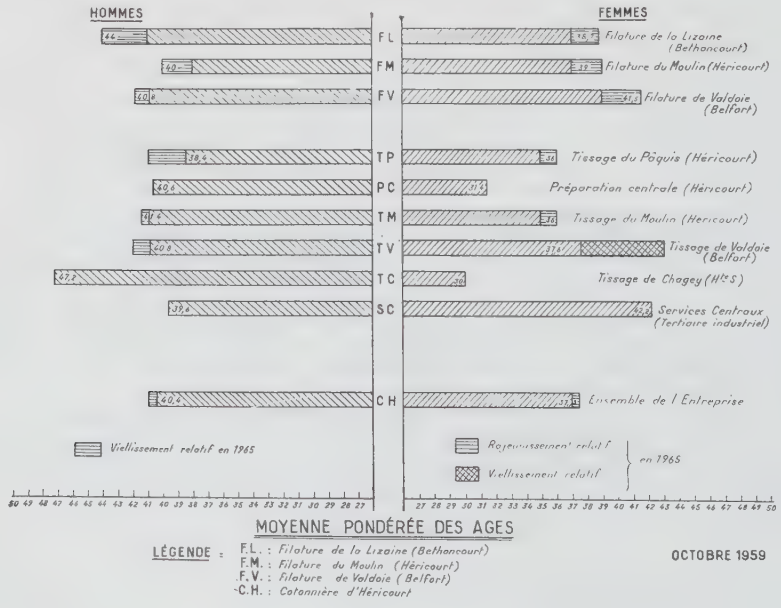
Après la seconde guerre mondiale, de forts investissements en matériel, mal compensés par une expansion commerciale insuffisante, ont obligé la famille MÉQUILLET-NOBLET à abandonner le contrôle au groupe BOUSSAC qui renfloue l'affaire, puis s'associe

(100) Sur ses origines, voir Cl. FOHLEN, Thèse (67).

avec le groupe GILLET-THAON à capitaux lyonnais. Finalement, en 1958, le groupe GILLET-THAON conserve seul le contrôle de l'affaire, au moment même où il rachète aussi l'usine SCHAEFFER à Pfastatt près de Mulhouse et coiffe presque toutes les usines cotonnières de la Porte d'Alsace. La Cotonnière d'Héricourt représente encore cinq usines, soit 42,5 % des effectifs ouvriers textiles de la zone industrielle Belfort-Montbéliard-Lure-Luxeuil. L'entreprise à Héricourt ne contrôle plus la vente de ses fabrications, assurée par les Services Commerciaux de GILLET-THAON à Lyon, à Thaon-Epinal et à Amiens.

La crise cotonnière, générale dans l'Est de la France, a provoqué de grosses compressions d'effectifs. Le personnel a régulièrement décru depuis 1951 : brutalement, d'abord, de 1951 au milieu de 1959, puis, plus lentement, ensuite, avec même une très légère réembauche récente. de 1951 à 1963, les filatures ont beaucoup plus perdu de personnel que les tissages, en raison de la mécanisation plus intensive et des difficultés d'écoulement des fils de coton sur le seul marché national. Les tissages ont réussi à conserver plus de personnel parce que celui-ci est plus qualifié et que le travail est moins automatisé que dans la filature. De 1956 à 1965, la production réelle en tonnes, après avoir été stationnaire, a diminué dans les deux filatures de la Lizaine à Béthoncourt et de Valdoie près de Belfort ; par contre, elle a régulièrement augmenté à la filature du Moulin à Héricourt, ce qui démontre que la concentration des activités de filature dans la seule usine d'Héricourt était absolument nécessaire.

COTONNIÈRE D'HÉRICOURT (Haute-Saône)



LÉGENDE : F.L. : Filature de la Lizaine (Bethoncourt)
F.M. : Filature du Moulin (Héricourt)
F.V. : Filature de Valdoie (Belfort)
C.H. : Cotonnière d'Héricourt

OCTOBRE 1959

Le rendement dans les trois filatures, après avoir brutalement augmenté jusqu'au milieu de 1962, a baissé depuis, en raison de la récession des commandes. Alors que le nombre des ouvriers diminuait régulièrement, les taux de rendement horaires ouvriers n'ont cessé de croître, en relation avec la baisse du nombre d'heures d'ouvriers nécessaire pour fabriquer un kg de fil. Les coûts de main-d'œuvre, après avoir diminué particulièrement de 1958 à 1960, ont de nouveau augmentés de 1961 à 1965, surtout à la filature de la Lizaine et à la filature de Valdoie, en raison de leur faible productivité, alors que la concentration sur la filature du Moulin à Héricourt, intervenue dès le milieu de 1964, a stoppé cette hausse en ce qui concerne cette dernière. Tout ceci démontre bien que les filatures régionales ne peuvent survivre qu'en se concentrant dans quelques grosses unités de production à proximité de bonnes voies de communications.

Dans les quatre tissages de la Cotonnière, la production est demeurée stationnaire de 1955 à 1965, sauf à partir de 1964 au tissage de Valdoie qui a fermé ses portes en 1965 ; mais cette production stationnaire s'est accompagnée d'une productivité accrue de 1958 à 1962, suivie d'une baisse de rendement. Alors que la productivité était régulièrement croissante, jusqu'au milieu de 1963, la récession jusqu'en 1965 s'est traduite par une augmentation brutale du coût de main-d'œuvre : en effet, la main-d'œuvre mal utilisée coûte cher, si le taux d'expansion est trop insuffisant.

Cet exemple traduit un enseignement valable pour l'évolution des entreprises textiles de la Porte d'Alsace : la productivité de la plupart de ces firmes est sans rapport avec leur expansion réelle, ce qui amène inévitablement des difficultés de trésorerie et une compétitivité européenne très insuffisante, à moins de supprimer les usines, dont les coûts de main-d'œuvre sont devenus trop élevés en raison d'un taux d'expansion insuffisant. Mais cette solution radicale laisse entier le drame humain de la main-d'œuvre à reconvertir et qui parfois doit chercher du travail à grande distance de son habitat ; or, souvent celui-ci est à proximité de la filature ou du tissage fermé pour cause de concentration, situation d'autant plus pénible qu'il s'agit d'une main-d'œuvre féminine, qui cherchait du travail près de son domicile, soit pour aider les vieux parents demeurés exploitants agricoles, soit pour se procurer un salaire d'appoint et élever, quand même, des enfants confiés à des garderies ou écoles dans la journée.

Alors que la dispersion était autrefois la règle, la concentration joue à plein maintenant. Les grandes filatures sont reconcentrées pour éviter un suréquipement. Ce que nous avons constaté pour la Cotonnière d'Héricourt s'est produit également pour l'usine Dollfus-Mieg et Cie (D.M.C.) de Belfort qui a complètement cessé son activité en mai 1960.

La main-d'œuvre de DOLLFUS-MIEG-Belfort était en 1950 de 1 200 salariés. Elle était tombée à 220 au 31 décembre 1959. Une partie a été réemployée par BULL, mais plus de 200 femmes se déplacent encore chaque jour de Belfort à Mulhouse.

En 1961, la filature D.M.C. de Mulhouse a été rachetée à parité égale par les firmes THIRIEZ et CARTIER-BRESSON et la Direction Générale transférée à Paris, tandis que le capital était porté de 25 millions N.F. à 50,4 millions N.F. L'usine de Mulhouse dépend essentiellement (à 80 %) du capital des THIRIEZ de Lille, et l'on envisage sérieusement une reconcentration sur Lille (précisément à Haubourdin, où se trouve déjà une usine D.M.C.).

De même, le groupe GILLET-THAON et le groupe TEXUNION dominent le textile de la Porte d'Alsace. La S.A. SCHAEFFER-Manutention n'a plus que deux usines de manutention qui sont solides à Vieux-Thann (540 ouvriers) et Saint-Amarin (700). L'usine SCHAEFFER est devenue la S.N.I.P. (Société Nouvelle d'Impression) à Pfastatt-le-Château et est rattachée au groupe parisien TEXUNION. La manutention est concentrée entre les mains de deux très gros manutentionnaires : GILLET-THAON et SCHAEFFER qui se sont même un moment associés dans le groupe TIVAL. Le groupe BOUSSAC contrôle l'usine de Manufacture et Impression de Wesserling. Le groupe WILLOT de Wasquehal (Nord) a effectué d'importantes opérations de rachat, par exemple, le tissage Napoléon KOECHLIN à Masevaux, les Etablissements RISLER à Lure, Mulhouse, Rombach-le-Franc et Liepvre, les filatures et tissages PREISS de Wittenheim (en location-gérance). Ce groupe WILLOT inspire plus facilement confiance aux banques nationales, qui lui concèdent des facilités (à six mois) pour le paiement des cotons ; ce qui était refusé aux vieilles affaires familiales régionales. Contre la puissance et l'inéluctabilité de ces concentrations, les usines à capitaux régionaux ne peuvent plus lutter. Une autre affaire, TIBOU à Bourxwiller-Mulhouse, a sombré également pour avoir tenté d'effectuer de gros investissements en Amérique du Sud. Son fournisseur RHODIACÉTA l'ayant mis en demeure de payer ses créances, l'affaire a été reprise en charge par une filiale RHODIACÉTA de Lyon.

Depuis 1960, le textile de Haute-Saône, particulièrement dans la région de Luxeuil, subit tout le poids de ces regroupements. Ainsi, le tissage Charles MIEG de Luxeuil a dû fermer ses portes en avril 1963, après la fermeture en mars de l'usine-mère des filatures MIEG de Mulhouse. L'usine « tournait », ont dit les représentants patronaux, mais elle était depuis longtemps déficitaire. En 1962, il avait été constaté, pour les usines MIEG de Mulhouse et de Luxeuil, un déficit de 40 millions A.F. ; il était de l'ordre de 170 millions A.F. en mars 1963 ! Les importants efforts d'équipement et de modernisation ont mis à mal la trésorerie, à un moment où la conjoncture est devenue mauvaise : 283 métiers à tisser, occupant deux salles à Luxeuil, employaient 260 ouvriers, logés à proximité de l'usine

dans 120 habitations. La production annuelle de 450 tonnes, soit environ 30 000 pièces de tissus, était devenue insuffisante pour permettre un autofinancement ; la Société a dû se regrouper avec une autre entreprise textile de Mulhouse. Comme dans le cas des Filatures et Tissages de Wittenheim ou celui de TIBOU, la cause profonde est un investissement « mal orienté » dans les secteurs de production aux débouchés mal contrôlés commercialement. A Luxeuil, fait paradoxal, les carnets de commandes étaient pleins ; mais les investissements avaient été trop lourds, par rapport à la commercialisation incertaine d'un produit de qualité exceptionnelle : la popeline. Une reconversion vers les produits synthétiques était exclue, car elle supposait des mises de fonds encore plus grandes.

Devant cette impasse, et malgré des concentrations d'affaires régionales, le textile cotonnier ne survit que dans la dépendance des capitaux lyonnais et nordistes, que dans le sillage des grands groupes cotonniers français, en réduisant considérablement son activité, en se concentrant dans quelques usines. Cette situation est dommageable à l'équilibre industriel de la Porte d'Alsace ; car le textile, par ses multiples entreprises, ses capitaux familiaux, sa main-d'œuvre recrutée localement et attachée à l'entreprise, représentait, en face des concentrations métallurgiques, un élément d'activité spécifiquement régionale (ce qui n'est plus du tout le cas, maintenant).

Une enquête du C.A.H.R. (101) sur le textile Haut-Rhinois — juin 1963 — illustre nettement l'ampleur des concentrations déjà réalisées à cette date ; elles se sont encore accélérées depuis !

Sur le plan de la concentration horizontale des Entreprises :

a) dans l'industrie cotonnière ;

	Nombre d'entrepr.	Effectifs	
		Nombre	en % du total
De 51 à 100 salariés	7	530	3,4 %
De 101 à 200 salariés	5	651	4 %
De 201 à 500 salariés	12	4 054	26 %
De 501 à 1 000 salariés	9	6 706	42 %
Plus de 1 000 salariés	2	3 818	24 % (66 % > 500)
	35	15 759	

(101) C.A.H.R. : Comité d'Action Haut-Rhinois, Mulhouse, 1963.

Si l'on considère le pourcentage des salariés employés en fonction de la taille des entreprises de :

	Entreprises disparues de 1952 à 1962	Entreprises existant au 1er janvier 1963
Moins de 100 salariés .	21 %	5 %
De 100 à 500 salariés ..	60 %	31 %
Plus de 500 salariés ...	15 %	64 %

En 1966, les entreprises de plus de 500 salariés représentent près de 70 % ;

b) dans l'industrie lainière, la concentration était déjà beaucoup plus forte. Deux entreprises, de plus de 1 000 ouvriers au total, groupaient 62 % des effectifs ;

c) dans l'ensemble, la manutention, déjà très concentrée, n'a presque pas été touchée par la crise.

Les filatures et tissages purs ont été nettement plus atteints que les filatures et tissages intégrés. Petites et moyennes entreprises cotonnières ont été les plus atteintes. Dans le coton, 40 % des entreprises qui ont disparu comptaient moins de 100 salariés ; il s'agit surtout des entreprises des vallées vosgiennes : l'une des régions les plus atteintes a été la vallée de Masevaux.

Une étude sur l'adaptation de l'industrie textile haut-rhinoise aux conditions économiques de 1963 fait apparaître sur les modes de financement :

	Haut-Rhin	France
Autofinancement	80 %	87 %
Augmentation du capital social	0,85 %	0,86 %
Emprunts à moyen terme	10 %	9,5 %
Emprunts à long terme	9 %	2 %

De ce tableau ressort la faiblesse relative des autofinancements et de l'augmentation du capital social par rapport à la moyenne du textile français, ce qui traduit bien une situation de crise. On notera aussi le pourcentage, beaucoup plus élevé que la moyenne française, des emprunts à long terme nécessités par un rééquipement presque total et qui ont mis en position de faiblesse bien des trésoreries de moyennes entreprises, déjà accablées de charges, et donc peu compétitives.

Pour la période 1955-1961, la moyenne annuelle du taux d'investissement (102) est la suivante :

	Filature	Tissage
Haut-Rhin	1 416	605
Zone de Belfort-Lure	1 290	950
Région de l'Est	1 874	759
Région du Nord	1 600	805
Moyenne France	1 588	765

Le taux d'investissement est plus faible dans les tissages que dans les filatures ; ce qui est logique, car la rénovation du matériel est relativement moins onéreuse. La zone Belfort-Lure a un taux d'investissement bas pour les filatures, mais plus élevé que la moyenne, pour les tissages, ce qui démontre un effort de rééquipement considérable. Par contre, dans le Haut-Rhin, filatures et tissages ont des taux au-dessous de la moyenne, inférieurs à ceux de la Région de l'Est toute entière (importance des investissements dans le département des Vosges), et très nettement inférieurs à ceux de la Région du Nord. Les concentrations au profit des filateurs et tisserands du Nord se font aux dépens des investissements dans le textile alsacien ; ce qui montre, là encore, la position difficile du textile de la Porte d'Alsace, désormais tributaire pour une bonne part du textile du Nord et du textile lyonnais.

4) *Les industries du bois et de la papeterie :*

La situation de ces industries dans la région est très différente selon les secteurs. L'une des activités essentielles des vallées vosgiennes et jurassiennes a toujours été l'exploitation du bois d'œuvre par les scieries. La plupart sont demeurées à un stade artisanal. Dans les vallées vosgiennes de Haute-Saône dépendant de la Porte, les plus grosses scieries n'occupent pas plus de 15 salariés (103). Les scieries ne travaillent pas au maximum de leur capacité, depuis une dizaine d'années. La concentration n'est pas suffisante pour faire face à la concurrence étrangère fort active (Suisse et Allemagne Fédérale). L'exploitation forestière et les scieries sont surtout développées dans la zone de Saint-Loup-sur-Semouse, dans la vallée du Breuchin à Faucogney, dans celle de l'Ognon à Servance et dans la vallée de Miélin. Elles sont peu actives dans la vallée du Rahin

(102) Le taux d'investissement est en milliers de NF la moyenne d'investissement annuel des entreprises de chaque type et de chaque secteur considérés.

(103) D'après J. Mercier, « Les industries de l'arrondissement de Lure », 1963, *Economie et Réalités franc-comtoises*, avril 1965, p. 119.

bien que celle-ci possède la plus belle forêt domaniale, la forêt de Saint-Antoine. Il existe deux scieries industrielles dans le Territoire de Belfort à Vescemont et à Anjoutey. La vallée de la Doller est aussi le lieu d'implantation de plusieurs scieries assez florissantes. Deux scieries de Servance et Faucogney ajoutent au sciage la tournerie sur bois, notamment la fabrication de manches d'outils et la fabrication des emballages, utilisant du bois de peupliers et de frênes, acheté en Allemagne et en Suisse.

L'exploitation du bois des Vosges a été cependant intensifiée. La demande de sapins et d'épicéas n'a cessé d'augmenter et les routes forestières se développent rapidement. Grâce à l'introduction généralisées de scies mécaniques, l'abattage des futaies a abouti au saignage à blanc de certains versants, au point que le problème de reboisement en épicéas et sapins se pose maintenant avec acuité pour beaucoup de versants des Vosges haut-saônoises.

Les scieries ont longtemps servi de trame à l'industrie du meuble, à la papeterie et à l'horlogerie. L'industrie du meuble est la spécialité de Saint-Loup-sur-Semouse et de Colombier-Fontaine (104).

Un exemple caractéristique de cette vieille industrie du meuble, qui se maintient très vivace, est fourni par les Etablissements W. Baumann et Cie de Colombier-Fontaine, sur les bords du Doubs. Cette usine d'origine suisse s'est installée en 1901, à la place d'une saboterie, à proximité du Canal du Rhône au Rhin par où venait le charbon nécessaire à la force motrice, car l'utilisation du Doubs était nulle. L'usine, à partir de 1909, s'était spécialisée dans la chaise en bois courbé, qui a représenté jusqu'à 75 % de l'activité, 25 % étant constitués par la fabrication d'articles en bois pour enfants.

Les articles de puériculture ont subi depuis une baisse de production importante, parce qu'ils sont concurrencés par les sièges métalliques ; l'essentiel de l'activité est devenu le siège d'ameublement (salles de séjour, salles à manger, chambres à coucher) dont le chiffre d'affaires représente environ 50 % du chiffre d'affaires total. Ceci montre le rôle joué par la clientèle de la zone d'urbanisation de Belfort-Montbéliard en pleine expansion. Les sièges pour équipement de collectivités et hôtellerie représentent environ 30 %, et le meuble d'enfants 20 %. L'usine emploie 520 personnes mais subit fortement la concurrence des entreprises Peugeot et recrute, surtout, des jeunes de 15 à 18 ans et du personnel féminin. Il y a cependant 337 hommes et jeunes gens contre 175 femmes et jeunes filles, pour la plupart habitant Colombier-Fontaine et l'Isle-sur-le-Doubs. L'usine consomme par an 8 000 m³ de hêtre et environ 1 500 m³ de bouleau. Beaucoup de ces bois proviennent de la région du Doubs

(104) Voir la thèse de P. Garenc, *L'industrie du Meuble en France* et article *op. cit.* de J. Mercier, p. 117.

(Sancey, Valdahon, Val-de-Cusance, Baume-les-Dames et Lomont). La production est absorbée pour 95 % en France ; l'entreprise a un magasin de vente en gros à Paris. Malgré une concurrence très dure, l'usine Baumann est l'exemple d'une affaire familiale à 100 % qui se maintient en se reconvertissant périodiquement suivant la conjoncture. Son plus grave problème est le renouvellement de la main-d'œuvre qualifiée de plus en plus difficile en raison de la concurrence des usines métallurgiques du Pays de Montbéliard.

Dérivée des industries du bois, l'industrie papetière est peu représentée dans la Porte d'Alsace et se trouve en situation difficile, en raison de la concurrence scandinave et canadienne, mais aussi et surtout de la présence proche des grandes entreprises métallurgiques. La Papeterie de Mandeure demeure la seule représentante de cette activité dans le Pays de Montbéliard.

Née à proximité d'une chute d'eau sur le Doubs à Mandeure, ce fut d'abord une entreprise créée pour râper du bois et préparer la pâte de bois. Sous cette forme, elle fut acquise en 1871 par la Société de Papeteries de Bâle fondée en 1864. En 1882 commence la fabrication du papier. En 1913 il y eut des projets de déplacement de l'usine dont on ne voyait aucun avenir là où elle était située. Un terrain fut acheté à Pont-Sainte-Maxence (Oise) ; mais l'usine n'y fut construite qu'en 1930, et elle s'est attaquée à d'autres marchés qui ont permis à la papeterie de Mandeure de continuer sa carrière.

Depuis 1950, l'usine de Mandeure a augmenté considérablement son rendement et diminué corrélativement sa main-d'œuvre. De 280 ouvriers en 1950 l'effectif du personnel tombe à 92 en 1965, mais la production augmente de 40 %, et ceci sans investissement, à l'aide d'un matériel ancien mais bien adapté. Se développant sur 7 ha 50 ares (terrains et logements compris), la Papeterie de Mandeure s'est spécialisée dans la production du papier épais de 100 grammes au m² à 450 grammes au m². La production moyenne est de 18 tonnes par jour. Elle n'est pas standardisée mais très diversifiée. Un système de production continue, de jour comme de nuit, permet une utilisation maxima des machines et donne une bonne rentabilité. Il est vrai que la réparation du moindre accessoire provoquant l'arrêt des fabrications, toute l'organisation consiste à éviter cet arrêt. C'est une exploitation intensive d'une usine vouée à la disparition, et qui n'entre que pour 3 % dans le chiffre d'affaires total de la Société Papetière Helvétique dont le siège est à Bâle. L'usine se fournit en pâtes à papier pour 40 % en Scandinavie (Suède et Finlande) et pour 30 % en Amérique du Nord (Canada, U.S.A.) ; le reste vient de France. L'importation se fait par Anvers et le Rhin jusqu'au port fluvial de Montbéliard-Exincourt. La production est essentiellement destinée au marché français (70 % est dirigée sur Paris).

La Papeterie se contente de main-d'œuvre non qualifiée. Seuls 10 % du personnel sont des qualifiés. La formation se fait « sur

le tas » par promotion interne dans l'usine. L'âge moyen des ouvriers est de 45 ans, ce qui démontre un vieillissement relatif et des difficultés de recrutement. L'usine, pour soutenir la concurrence des salaires de la métallurgie régionale, doit subir de lourdes charges salariales (28 % des dépenses). La présence, à proximité, des Cycles Peugeot à Beaulieu-Valentigney ne permet à l'entreprise que d'embaucher les laisser pour compte ; l'usine éprouve de très grandes difficultés à recruter des mécaniciens. C'est une survivance difficile dans une région gagnée par le monolithisme industriel.

5) *La survivance des industries horlogères.*

Une autre activité traditionnelle, l'horlogerie, réussit à se maintenir sous des formes industrielles originales dans deux secteurs du Doubs : à Montbéliard-Saint-Suzanne, par la fabrication des Porte-Echappements, et sur le plateau de Maîche, aux limites méridionales de la Porte d'Alsace.

Alors que l'horlogerie était très artisanale, il y a encore quelques années, et concentrée à Berne-Seloncourt et Beaucourt, les petits établissements de Seloncourt ont, presque tous, arrêté les fabrications purement horlogères pour se consacrer au décolletage de précision. Ils assurent ainsi une sous-traitance, à la fois de l'horlogerie et des constructions mécaniques et électromécaniques de la région.

La fabrication des pièces détachées d'horlogerie s'est concentrée de plus en plus autour de Maîche et des environs (Charquemont, Damprichard, Le Russey, Bonnétage, Charmauvillers). Depuis 1938, de nouvelles usines se sont créées à Charquemont et aux environs pour la fabrication de pièces détachées, pour lesquelles antérieurement l'industrie horlogère était entièrement tributaire de la Suisse ; notamment, une fabrique de rubis synthétiques, Rubis Précis, à Charquemont, qui produit actuellement la presque totalité des besoins en pierres de l'Industrie Horlogère Française (rubis pour chassage des mouvements). Il en est de même pour les Echappements (Assortiments à ancres, comprenant balanciers, axes, fourchettes, etc.) à Charquemont, Maîche, Le Russey et Bonnétage.

L'ouverture des premiers ateliers de fabrication de montres et pièces détachées d'horlogerie dans la région de Charquemont-Maîche, remonte à la période qui s'écoula entre les deux révolutions de 1830 et 1848. Etait-ce le fait du hasard ou de l'ennui ? comme on l'a dit et répété en croyant que les montagnards du Haut-Doubs s'étaient mis à fabriquer des montres pour charmer les longues veillées d'hiver à une époque où l'on ne connaissait ni le cinéma ni la radio !

L'explication est, en réalité, moins simpliste. Avant 1830, les deux centres importants de production horlogère étaient Besançon et Genève. Sous leur influence, les plateaux du Jura se mirent à la fabrication des pièces de montres, en envoyant leurs ouvriers pour

un apprentissage très technique dans ces deux villes. Cette région du plateau de Maîche est donc passée sous l'influence bisontine ; et nous n'en parlons ici que dans la mesure où elle se trouve dans l'aire d'attraction des usines PEUGEOT.

Sept établissements ont plus de cent ouvriers : à Maîche, deux fabriques d'ébauches de montres (pièces détachées) ; à Damprichard, une fabrique de boîtes de montres ; à Charquemont, une usine de fabrication de pierres synthétiques, une autre produisant des échappements à ancre et une fabrique de cadrans et nickelage-dorage. La main-d'œuvre est essentiellement féminine : de 55 % à 75 % de femmes et de jeunes filles. L'absence des hommes s'explique, malgré la distance et la durée des transports quotidiens, par l'attrait des salaires de la Métallurgie du Pays de Montbéliard ; mais cette zone est une *zone-limite*, au-delà de laquelle, à partir du Russey et de Bonnétage, le problème ne se pose plus guère. La production est cependant en constante progression et actuellement tous les genres de montres sont produits. Cette activité assure la prospérité du plateau de Maîche mieux que ne peut le faire l'élevage.

« Il est vraiment surprenant de constater que le Pays de Montbéliard, qui avait dans l'horlogerie, pendant plus d'un siècle, manifesté une supériorité technique incontestable, ait pu en quelques décades complètement disparaître de la carte horlogère. Comment comprendre en effet que cette avance technique n'ait pas permis au Pays de Montbéliard d'être mieux placé que tout autre centre horloger pour résister à la révolution industrielle, que s'imposait la Suisse, depuis la fin du XIX[e] siècle » (105).

Trois raisons essentielles peuvent être invoquées :

— la perte progressive du débouché traditionnel que constituait la Suisse ;

— la grande sensibilité des entreprises importantes aux crises horlogères ;

— la concurrence d'activités nouvelles, telle l'industrie automobile, assurant au personnel de meilleures conditions d'emploi.

A cela, il faut ajouter une autre raison : les entreprises montbéliardaises fabriquaient des articles de qualité médiocre et n'ont pas compris à temps que les procédés modernes de fabrication en série pouvaient, au même titre que les procédés traditionnels, permettre la production d'articles de qualité. La Société JAPY de Beaucourt a supprimé son Département d'Horlogerie, qui fabriquait des réveille-matin, en 1955.

Néanmoins, une firme s'est maintenue solide : la fabrique de Porte-Echappements L'EPÉE à Sainte-Suzanne qui est un faubourg

(105) Edgar HIRSCHI, « Evolution de l'horlogerie dans le cadre comtois, 1840-1965, art. dans *Economie et Réalités franc-comtoises*, n° 92, juillet-août 1966, pp. 509-518.

de Montbéliard. Le porte-échappement est l'organe régulateur de mouvements d'horlogerie d'une certaine qualité (petite horlogerie exclue). C'est un ensemble de pièces comprenant en particulier l'ancre et la roue, le pignon, le balancier et le spiral, avec naturellement toute l'ébauche. L'usine de Sainte-Suzanne a longtemps fabriqué des boîtes à musique (de 1830 à 1914), puis elle se spécialisa dans le porte-échappement. Avec deux autres fabriques à Seloncourt, il n'y en avait pas d'autres en France. Elle demeure actuellement un cas unique de production originale.

Groupant plus d'une centaine de salariés (135) composés en majorité de femmes (70 % de l'effectif), l'usine L'Epée travaille à plus de 60 % de ses fabrications avec l'étranger. Dans le domaine de l'horlogerie technique, cette firme a un rayonnement mondial, notamment pour les appareils régulateurs de haute précision (relais temporisés pour moitié électroniques et pour moitié mécaniques). Pour chaque appareil, il est nécessaire de mettre au point un type particulier de porte-échappement s'y adaptant techniquement. Il en résulte que l'usine comporte un laboratoire procédant à des études des couples, durée, précision, synchronisation avec moteurs électriques. Le vieux personnel horloger est en voie de disparition, et la main-d'œuvre essentiellement féminine doit être formée par l'usine elle-même au travail de précision.

Dans cette vieille usine du XIX^e^ siècle, le visiteur est frappé par le matériel de haute précision qui se trouve rassemblé sur une faible superficie. L'usine n'a pas de parc de stockage : puisque chaque type de mouvement nécessite un type spécial de porte-échappement, il est bien évident que des dépôts pour approvisionner la clientèle seraient inutiles.

La prospection du marché international est difficile pour cette entreprise. Il lui est essentiel d'être au courant sur le plan mondial de toutes les dernières nouveautés, d'être à même de résoudre les problèmes de prototypes, non seulement sur le plan du porte-échappement lui-même, mais aussi du point de vue du mouvement tout entier.

Le marché du porte-échappement s'est considérablement développé depuis 1960. En dehors de la Suisse, qui produit depuis longtemps ses porte-échappements et ses mouvements, des usines nouvelles de grosse horlogerie se sont développées et créées dans de nombreux pays du monde, en particulier en Allemagne, Italie, Espagne, Brésil, Inde, Japon, U.R.S.S., Tchécoslovaquie, Hongrie et Pologne. Des usines de mouvements d'horlogerie techniques, soit mécaniques, soit électriques, se sont créées dans ces mêmes pays, ainsi qu'en Angleterre, aux Etats-Unis et en Suède. Ceci a falicité l'augmentation des exportations de l'usine L'Epée vers ces pays.

Cependant, l'avenir est difficile : les commandes sont en « dents de scie » pour la grosse horlogerie, tandis que pour l'horlogerie technique elles sont plus régulières. Le problème des approvision-

nements est complexe : certaines usines de pièces détachées, comme SPIRAUX et autres, satisfaisaient difficilement, en 1960 et 1965, des fournitures particulières et d'une très grande variété. Il faut plusieurs fournisseurs en France et à l'étranger pour la même pièce avec de nettes différences de qualité et de prix. La recherche de spécialistes qualifiés, techniciens et ingénieurs, est très difficile et chaque nouvel emploi d'agent de maîtrise ou de technicien demande la création d'un logement avec garage. Cette nécessité est générale, du reste, pour toutes les usines régionales qui ont une production exigeant une haute technicité. La formation théorique donnée dans les collèges techniques s'avère très insuffisante pour ce type original d'industrie. Or, l'instruction des techniciens est meilleure dans beaucoup de pays étrangers, en particulier en Suisse, en Allemagne et en U.R.S.S. Enfin, la fabrication des porte-échappements nécessite à la base un investissement considérable en machines de production, machines de contrôle, machines d'essai, représentant plus des deux tiers du chiffre d'affaires, et les charges sociales et salariales représentent un gros pourcentage des dépenses. Une industrie de ce genre est donc dans une situation financière extrêmement délicate et s'avère difficilement compétitive, face à la concurrence suisse et allemande.

En résumé, les industries traditionnelles ne se maintiennent que grâce à des fabrications de qualité, mais au prix d'une lutte constante et difficile sur le plan financier et sur le plan commercial. Il faut souhaiter, toutefois, leur maintien, qui est nécessaire pour l'équilibre régional.

La Porte d'Alsace doit-elle continuer à évoluer dans le sens du monolithisme industriel ?

Telle est la question qui se pose après cette description des zones et des structures.

La concentration et l'association des entreprises industrielles moyennes dans les divers secteurs de production n'ont jamais été aussi patentes que depuis la dernière décennie : les entreprises demeurées indépendantes sont de plus en plus rares ; dans le textile, elles sont tenues de s'associer entre elles ou de se reconvertir, en devenant des sous-traitants des grands constructeurs mécaniques. Seule, l'industrie chimique et ses dérivés échappent à cette emprise.

Le phénomène de sous-traitance est extrêmement marqué dans la Porte d'Alsace. La quasi totalité des entreprises de décolletage de Seloncourt travaillent pour le groupe PEUGEOT. Le groupe JAPY, démantelé, est en grande partie composé maintenant d'usines sous-traitantes de PEUGEOT ou d'ALSTHOM. Nous prendrons deux exemples caractéristiques de ce phénomène : l'Entreprise MAGLUM à Ronchamp et ACMER à Châtenois.

Dans les deux cas, il s'agit d'entreprises à capitaux familiaux et parisiens venus s'installer dans la région à la place et dans les lieux de vieilles entreprises régionales ruinées ou reconverties.

La Société MAGLUM a son siège à Neuilly-sur-Seine. Elle s'est implantée à la suite de la fermeture des Houillères dans les bâtiments des mines de Ronchamp, sur 21 ha, 15 a. L'usine occupe 3 ha dont 5 000 m² couverts et emploie 740 ouvriers et employés. Elle s'est aussi récemment implantée à Giromagny (effectif : 350) à la place d'un tissage et à Fallon (150 ouvriers) à la place d'une vieille fonderie. Elle a organisé des lignes de cars pour ramasser le personnel, mis en chômage à Héricourt par la fermeture du tissage MÉQUILLET-NOBLOT. C'est le type même de l'entreprise de « récupération » de bâtiments et de main-d'œuvre.

L'usine emploie beaucoup de femmes de tous âges, des jeunes jusqu'au départ au régiment, mais le personnel masculin n'est constitué que de spécialistes, payés aux tarifs de la Société des Automobiles PEUGEOT et logés gratuitement.

L'entreprise dépend étroitement des grands constructeurs mécaniques. A titre indicatif, en 1966, sur un chiffre d'affaires de quatre millions de N.F., 150 000 N.F. se réalisent avec PEUGEOT, 130 000 N.F. avec la R.N.U. RENAULT, 50 000 N.F. avec SIMCA, 30 000 N.F. avec CITROEN. En plus, 200 000 N.F. se réalisent avec JAPY pour la sous-traitance du matériel ménager (par l'usine MAGLUM de Conflans-sur-Lanterne). La livraison se fait directement, par route, aux grands constructeurs. Voilà donc une usine sous-traitante qui ne se contente pas de la sous-traitance PEUGEOT, mais travaille en liaison étroite avec les grands constructeurs automobiles français pour des types de fabrication très standardisés : à Ronchamp, on travaille « l'inox » et le fer pour les poignées de portes, les manivelles lève-vitres, les boutons poussoirs de portes, les fermetures de capots et les pots d'échappement (pour les Cycles PEUGEOT à Beaulieu-Valentigney) ; à Giromagny, c'est le travail de la mousse plastique pour tous les constructeurs d'autos, planches de bord, accoudoirs de portes. La Société Mécanique de Conflans-sur-Lanterne, à laquelle MAGLUM est liée par convention, fournit tous les pare-soleil de voitures et elle travaille le plastique en injections pour remplacer le fer (25 machines à injecter), fournissant des pièces plus résistantes que celles en fer (au dynamomètre : 1,5 pour 1 pour le fer). Elle fabrique aussi la « platerie Inox » pour les articles ménagers, les revêtements muraux en plastique.

A son tour, MAGLUM dispose de ses propres sous-traitants : cinq polisseurs attachés à la Société ne travaillent que pour elle ; de même trois décolleteurs profitent de l'organisation administrative de l'Entreprise principale ; la Mécanique de Conflans-sur-Lanterne est également en sous-traitance de MAGLUM-Ronchamp pour la fabrication des poignées de porte en plastique injecté.

Les entreprises sous-traitantes permanentes de la Porte d'Alsace

Groupe de fabrications	Effectifs	Nombre d'entreprises	Localisation des Entreprises		
			Belfort	Montbéliard	Lure (*)
Mécanique générale	298	11	4	4	3
Revêtement et traitement	52	4	2	1	1
Revêtement et traitement des métaux	52	4	2	1	1
Décolletage	191	6	2	4	
Découpage. Emboutissage	131	5		4	1
Industrie du ressort	96	1			1
Mécanique haute précision	275	2		2	
Fonderie avec usinage	1 239	13	1	2	10
Electromécanique	35	2	1	1	
Chaudronnerie mécano-soudure	115	2	1		
Outillage moules presse	24	2	2		
	2 456	48	15	16	17

(Ne sont pas comprises dans cette situation les entreprises travaillant exclusivement pour l'automobile, ou la construction électrique, et qui emploient plus de 3 500 personnes).

Les taux d'augmentation de la métallurgie régionale ont été de 1953 à 1963 :

— pour Belfort : un peu moins de 1 % par an
— pour Montbéliard : un peu moins de 4 % par an ;
— pour Lure (Haute-Saône) : environ 3,5 % par an.

Le développement de l'automobile et de la construction électrique a été supposé constant dans la région : taux de 0,5 % par an.

Source : Association Industrielle de Belfort-Montbéliard-Lure. Rapport économique, 1965.

(*) Il s'agit des zones industrielles et non des villes seules.

MAGLUM demeure une Société à caractère familial, mais une banque d'affaires parisienne est responsable du financement et de l'orientation commerciale ; en d'autres termes, les décisions majeures dépendent de Paris ; il est significatif de constater que, si le siège social demeure à Sochaux, les sièges commercial et administratif ont été transférés à Neuilly-sur-Seine.

Autre exemple significatif : la Société ACMER à Châtenois-les-Forges, à mi-chemin entre Belfort et Montbéliard, au capital de 6,3 millions de N.F., s'est installée dans l'enceinte des Usines VERMOT, vieille famille industrielle du pays dont la participation financière reste importante. L'usine est spécialisée dans la fabrication des ressorts pour camions, autos et matériel de chemin de fer. Elle emploie 300 personnes dont 75 %, habitent Châtenois et 25 % environ à 10 km à la ronde. 30 % des fabrications de ressorts vont à PEUGEOT ; donc la sous-traitance de cette usine s'étend à plusieurs domaines, soit à des firmes régionales comme ALSTHOM, soit à la S.N.C.F. et aux Sociétés construisant des locomotives et wagons, soit à des Sociétés de fabrication de camions, comme SAVIEM et BERLIET.

Cette sous-traitance, qui n'est pas seulement à rayonnement régional, est un moyen de rénovation des vieilles entreprises familiales ou encore de réemploi des personnels mis au chômage par la mauvaise conjoncture textile. Néanmoins, les entreprises de sous-traitance sont étroitement dans la dépendance des grandes firmes clientes, qui décident des prix de vente et même de la spécialisation des fabrications. Des accords sont conclus à l'amiable, par exemple avec les Automobiles PEUGEOT et l'ALSTHOM, pour empêcher toute concurrence dans le recrutement du personnel et tout débauchage. Certaines sociétés de sous-traitance, dont le siège est dans la région parisienne, bénéficient de primes de reconversion et d'abattements fiscaux lorsqu'elles s'implantent à la place des vieilles fonderies et des vieux tissages dans les zones II et III de l'Arrondissement de Lure et du Territoire de Belfort. Si MAGLUM n'a pas eu droit à une prime de reconversion pour Ronchamp, elle en a bénéficié pour Giromagny.

Cependant, ces entreprises ne peuvent absorber le trop plein de main-d'œuvre disponible indéfiniment. MAGLUM a plutôt tendance à diminuer plutôt qu'à gonfler ses effectifs ; car les coûts de main-d'œuvre sont d'autant plus élevés qu'il faut établir un parallèle avec les salaires sochaliens de même catégorie. D'autre part, les difficultés de ramassage et de liaison avec l'usine sont grandes par hiver rigoureux : de plus en plus, la main-d'œuvre d'origine rurale et habitant encore dans des fermes diminue. Il y a très peu d'ouvriers-paysans et l'absentéisme saisonnier estival est en voie de disparition. Par contre, il faut loger les ouvriers autour de l'usine, au même titre que les cadres ; cela impose à l'entreprise des charges de construction de logements assez lourdes.

Par conséquent, une trop petite unité ne peut se maintenir en raison des problèmes de transport et de logement. L'avenir est aux unités moyennes de 250 à 500 employés et ouvriers travaillant dans l'orbite d'une grande usine régionale ou parisienne décentralisée.

Pour tous ces motifs, l'emprise parisienne s'accentue sur la Porte de Bourgogne et d'Alsace ; mais le développement de la sous-traitance permet de sauver des unités moyennes qui regroupent autour d'elles la population laborieuse de chacune des vallées vosgiennes et haut-saônoises ; celle-ci serait autrement condamnée à un exode accru, qui risquerait à la longue d'être dangereux pour les grosses unités industrielles, arrivées à saturation sur le plan de l'embauche et dont les responsabilités régionales sont désormais écrasantes. « L'extrême éclatement des capitaux régionaux, leur chevelu inextricable, aussi bien géographique que financier, la place écrasante prise par Paris, ont singulièrement compliqué le schéma initial » (106). Ce jugement porté sur le pouvoir de commandement de Mulhouse est encore vrai pour Belfort et surtout pour Montbéliard. Le degré de dépendance de Belfort et de Montbéliard est très élevé.

Voici d'après l'enquête de P. Le Fillatre (107) la position des trois agglomérations industrielles majeures de la Porte d'Alsace sur le plan de ce degré de dépendance en 1963 (cf. tableau ci-joint).

On constate une position diamétralement opposée pour Belfort et Montbéliard par rapport à Mulhouse. Mulhouse sauvegarde encore son pouvoir de commandement ; mais celui-ci s'amenuise très gravement avec le déclin du textile, le passage de la S.A.C.M. sous le contrôle de l'Hispano-Alsacienne à siège parisien, le développement de l'usine Peugeot de l'Ile Napoléon. Cependant, c'est sur ce point que l'on peut considérer l'agglomération de Mulhouse comme relativement préservée encore des grandes concentrations qui se sont opérées au cœur de la Porte de Bourgogne et d'Alsace, et qui ont entraîné une perte très substantielle du pouvoir de commandement, au profit de la métropole parisienne.

Ce bilan très négatif, surtout pour Montbéliard, explique la déficience grave du secteur tertiaire dans les deux agglomérations de Belfort et de Montbéliard, déficience qui étonne si l'on songe à la croissance très rapide du groupement urbain constitué en quelques années au cœur de la Porte d'Alsace, entraînant d'amples mouvements de population.

---

(106) R. Martin-Grunenwald, *Détermination de la zone d'influence de Mulhouse.* D.E.S., Strasbourg, avril 1967, p. 105.

(107) Le niveau supérieur de l'armature urbaine française. Complément n° 2. Le pouvoir de commandement des villes françaises sur des salariés d'établissements situés en dehors d'elles, juillet 1963. Ronéo, Ministère de la Construction.

Le pouvoir de commandement des trois pôles économiques
(d'après le Rapport de P. Le Fillatre et Statistiques I.N.S.E.E. D.R. Dijon et Strasbourg)

	Agglomérations			(A titre comparatif)	
	Mulhouse	Belfort	Montbéliard	Besançon	Strasbourg
Population 1962	167 124	65 836	96 228	96 773	302 303
Rang parmi les agglomérations françaises	17e	65e	37e	36e	8e
Population active résidante (définition I.N.S.E.E. 1962)	108 983	26 338	39 133	39 706	122 180
Nombre de sièges sociaux industriels dans l'agglomération	139	51	19	156	219
Nombre de salariés en France dans des succursales dont le siège social est dans l'agglomération	24 334	1 569	7 051	2 397	9 943
Rang dans le pouvoir de commandement en valeur absolue	3e	44e	13e	24e	10e
Agglomérations classées par ordre de pouvoir de commandement en valeur relative (en nombre de salariés par 10 000 habitants)	3e	26e	5e	27e	13e
Nombre de salariés dans l'agglomération dont les sièges sont extérieurs (Degré de dépendance)	5 507	9 707	24 000	5 377	17 681
Bilan (Commandement-dépendance)	+ 18 827	— 8 138	— 10 952	— 2 980	— 7 738
Degré de dépendance à l'égard de Paris (Salariés travaillant dans l'agglomération et commandés par des sièges de Paris)	2 553	8 748	23 195	4 185	12 880

TROISIÈME PARTIE

LES RÉPERCUSSIONS DE LA CROISSANCE INDUSTRIELLE SUR LA VIE TRADITIONNELLE ET L'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL

A. — LES TRANSFORMATIONS HUMAINES

Le développement continu des grandes unités de production, autour desquelles gravitent des usines satellites et sous-traitantes, a entraîné une concentration massive et rapide de la population ouvrière, en même temps que les campagnes se vidaient de leurs populations. Pour comprendre ce phénomène, on se reportera aux cartes de densité de population et de catégories socio-professionnelles par commune. Sur la carte des densités de 1962 (1), on constate une très grande concentration autour de trois noyaux urbains ; la concentration est la plus intense et la plus spectaculaire autour de Montbéliard-Sochaux, en second lieu autour de Mulhouse, enfin, autour de Belfort. Les vallées vosgiennes se dépeuplent, sauf à leurs extrémités méridionales ou orientales, où de petites villes conservent une population active industrielle assez importante. Les plateaux de Haute-Saône, de Luxeuil à Villersexel, et les avant-plateaux jurassiens ont des densités fort éclaircies ; mais le Sundgau belfortais et alsacien conserve de fortes densités rurales. Comment se présentent quantitativement et qualitativement ces transformations humaines de la Porte d'Alsace ?

Afin de bien évaluer quantitativement et qualitativement ces mutations, on a comparé les données des divers recensements de l'I.N.S.E.E., aux rapports des Commissions « Démographie » des Comités d'Expansion Economique et de Productivité du Territoire de Belfort, de la Haute-Saône et du C.A.H.R. pour le Haut-Rhin, aux études faites par F. Faure-Soulet dans la *Revue Economique du Centre-Est*, aux statistiques et études de l'I.N.E.D. à Paris, sur les taux de croissance de la population, les migrations et les perspectives de développement de la population dans la Région de l'Est, en général, et la Porte d'Alsace, en particulier.

L'intérêt essentiel de cette collation de documents chiffrés, venus d'horizons divers, a été de comparer entre eux les divers recensements pour établir, dans la mesure du possible, des bilans négatifs ou positifs par secteurs (en exploitant notamment les données des soldes migratoires par communes, établis sur fiches, montrant les variations de la population entre trois recensements : 1936, 1954 et 1962). Il a été possible d'exprimer en pourcentage ces écarts, en tenant compte du croît naturel (naissances moins décès), ceux-ci, pondérés par le solde négatif ou positif du croît

(1) Voir carte des densités p. 243.

naturel, permettent d'évaluer les taux de migrations et les soldes migratoires et d'établir des cartes de variations par communes de résidence.

Enfin, des enquêtes directes ont été effectuées auprès des Services de la Sécurité Sociale sur l'ampleur des migrations dans les zones urbaines, avec la recherche de l'origine des migrants et, souvent, par cette migration. Des enquêtes spéciales ont été faites sur les conditions de vie des migrants et, surtout, des migrants étrangers, auprès des Services d'Assistance Sociale, des Sociétés gérantes des H.L.M. et des Organismes chargés de l'aide et de l'hébergement des étrangers, enfin, des Services du Travail et de l'Emploi des diverses agglomérations industrielles.

CHAPITRE I

L'AMPLEUR DES VARIATIONS QUANTITATIVES DE LA POPULATION

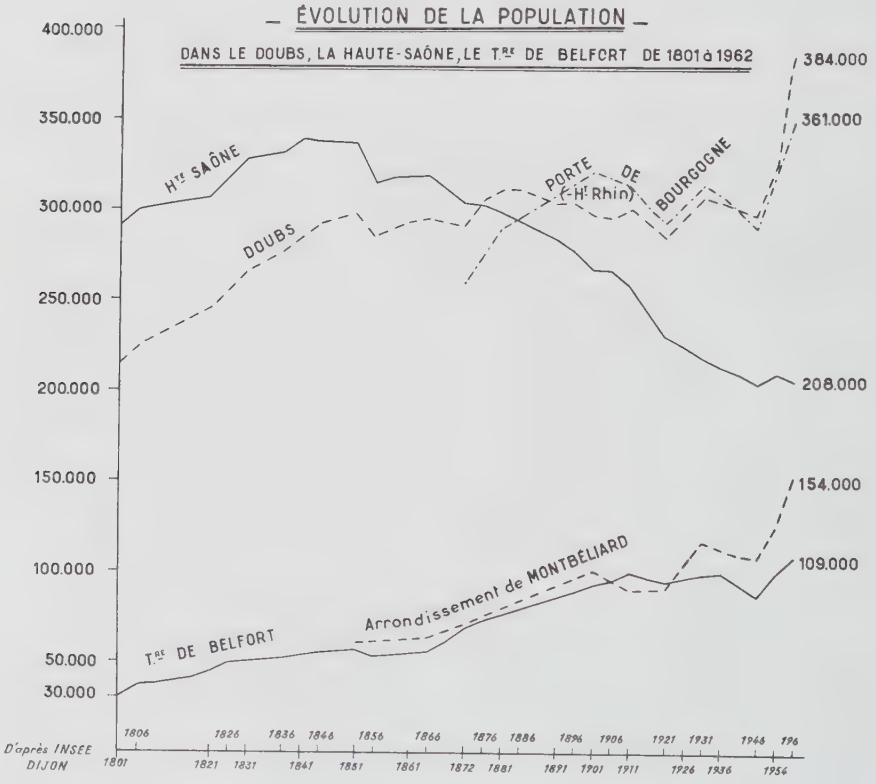
La Porte d'Alsace fut longtemps, nous l'avons vu, une région relativement sous-peuplée. C'est même ce sous-peuplement qui explique la faiblesse de la population urbaine et la stagnation du monde rural. Ses finages n'offrent pas des ressources capables d'attirer et de retenir une forte colonisation agricole (1 bis). Son rôle de glacis, durant les dissensions franco-allemandes, n'a pas non plus favorisé des apports nouveaux de population. Sauf autour de Mulhouse, la croissance industrielle ne suit pas la croissance de la population jusqu'en 1939. La main-d'œuvre se trouvait sur place. Elle est puisée tout naturellement dans le milieu rural, et elle favorise, plutôt qu'elle ne gêne, la dispersion des industries. Cependant, dès avant la seconde guerre mondiale, la main-d'œuvre locale ne suffit plus pour les grandes usines d'Audincourt, de Sochaux, de Valentigney-Mandeure, de Beaucourt et de Belfort. A Belfort, la presque totalité de la population ouvrière est constituée par un apport d'Alsaciens, de Suisses, d'Italiens et même d'émigrés d'Europe Centrale.

Depuis 1945, cet apport s'est amplifié, en même temps qu'un vaste ramassage s'organisait chaque jour dans les campagnes. Deux à trois fois par jour, les routes de la région sont sillonnées par toute une population ouvrière utilisant bicyclettes, vélomoteurs, cars d'entreprises et voitures particulières. Cet exode quotidien, cette migration pendulaire, est souvent le premier stade d'une migration définitive vers les grands pôles d'attraction industrielle. Au fur et à mesure que les grandes usines se développent et que la concentration des entreprises joue en leur faveur, un nombre toujours plus grand d'habitants des campagnes est appelé à se déplacer. En même temps, des étrangers ont été attirés, et le sont encore, par les possibilités d'emploi et les hauts salaires de la métallurgie et de la chimie.

(1 bis) Voir à ce sujet un article de E. Juillard dans *Acta Geographia*, juin 1958, pp. 9-10 : « Le problème du surpeuplement agricole : présentation d'une méthode d'étude ».

I. — *Jeunesse relative de la population des zones industrielles.*

La population, dans l'ensemble, s'est accrue, à la fois, par cet apport d'immigrants et par la concentration de la population, qui a favorisé un abaissement de l'âge du mariage, et donc un dynamisme démographique d'un taux supérieur à la moyenne française. Pour situer cette « explosion » démographique, on peut préciser qu'entre les recensements de 1954 et 1962, les effectifs globaux de la population ont augmenté de 5 % pour l'ensemble de la Porte d'Alsace.



De la fin du Second Empire au recensement de 1962, la population a augmenté de près de 30 % dans notre zone, « alors que la population franc-comtoise, après une chute extrêmement sévère jusqu'en 1946, n'a pas encore retrouvé son niveau de 1876 » (2).

(2) Les problèmes de l'emploi dans le Nord-Est de la Franche-Comté au cours du Ve Plan. Centre d'Etudes Economiques Régionales de Franche-Comté, juin 1965, ronéo, 80 p., trois annexes statistiques, une carte et un diagramme.

L'enquête du Centre d'Etudes économiques régionales de Franche-Comté constate une accélération de l'essor démographique dans la période récente 1954-1962, « sous l'influence déterminante du pôle de Montbéliard, où l'explosion démographique (+ 28,8 % en 8 ans) fit plus que compenser la relative décélération du Territoire de Belfort (+ 10,8 %), et surtout de la zone haut-saônoise (+ 0,7 %).

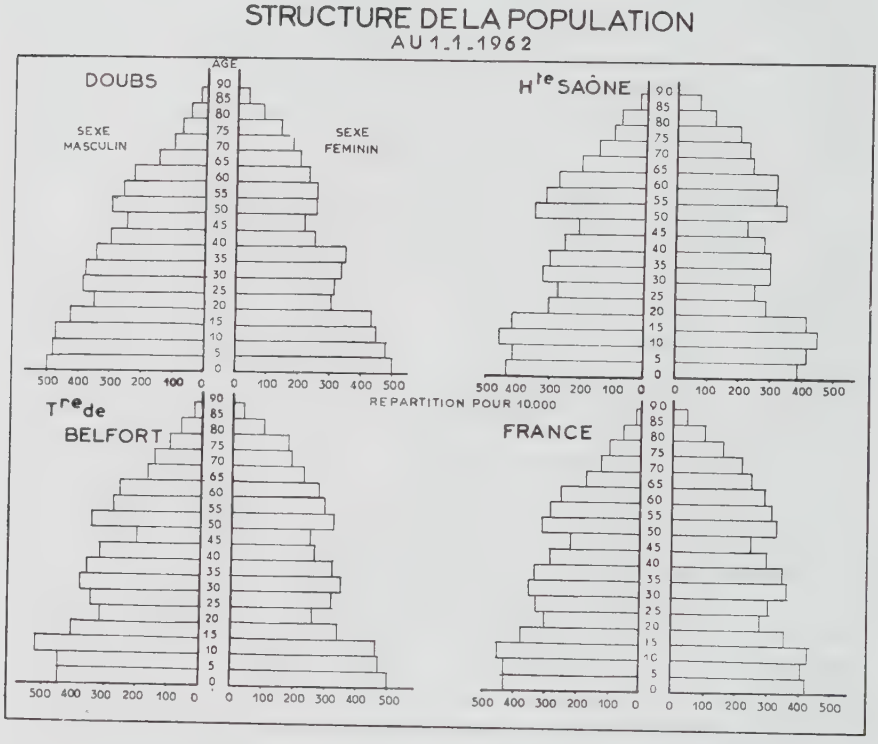
Les statistiques de l'I.N.S.E.E. permettent de constater, que le croît naturel est à l'origine de 60 % de l'accroissement démographique. Les taux de natalité sont très supérieurs à la moyenne nationale ; par exemple, pour la moyenne des annnées 1961-1962-1963, alors qu'en France le taux moyen est de 18 ‰, ce taux est respectivement de 19,6 ‰ pour le Territoire de Belfort, de 19,7 ‰ pour la zone de Lure en Haute-Saône et de 23,8 ‰ pour la zone de Montbéliard. On constate également une fécondité des femmes de 15 à 49 ans nettement supérieure à la moyenne française (France : taux moyen 81,7 ‰ en 1962, Territoire de Belfort 86,8 ‰, zone de Lure 96,7 ‰ et zone de Montbéliard 104 ‰), fécondité tout aussi surprenante, que le taux d'urbanisation qui est également très supérieur a la moyenne française de 64 % (Belfort 77 %, Montbéliard 72 %). Cette fécondité s'explique évidemment par les migrations récentes d'origine rurale, par le récent transfert en milieu urbain de jeunes ménages. C'est le résultat de la politique d'embauche continue et de concentration de personnel réalisée par les grandes usines de Construction mécaniques. A l'appui de cette thèse, on peut remarquer que la fécondité est la moins élevée dans le milieu le plus urbanisé anciennement, à savoir : la zone de Belfort (population urbaine : 75,7 % de la population totale en 1962).

De cette forte natalité résulte dans les moyennes d'âge une population beaucoup plus jeune que la population française, que la population franc-comtoise (3), et que la population alsacienne : 41,5 % ont moins de 25 ans (France 39 %) et, seulement 10,5 % ont plus de 65 ans (France 11,8 %). Cette jeunesse est particulièrement sensible dans le groupement urbain de Belfort-Montbéliard (62 % dans la zone urbaine de Belfort, 69 % pour celle de Montbéliard). On assiste depuis quelques années à une progression continuelle de la natalité. Cette situation est étroitement calquée sur le degré d'expansion industrielle, la zone « pilote » étant celle de Montbéliard. Mulhouse, par contre, qui connaît plus de difficultés et fait moins appel à la main-d'œuvre jeune, venue de l'extérieur, accuse un vieillissement relatif, avec seulement 59 % de moins de 40 ans et 31 % de moins de 20 ans.

Le cœur de la Porte d'Alsace, à savoir la zone industrielle de Belfort-Montbéliard et la zone de Luxeuil, au Nord-Ouest, sont des

(3) En réalité, l'excédent naturel en Franche-Comté s'est révélé plus faible que prévu entre 1962 et 1967.

zones de croissance majeure, très nettement supérieures à la moyenne française, et aussi aux zones proprement rurales de la



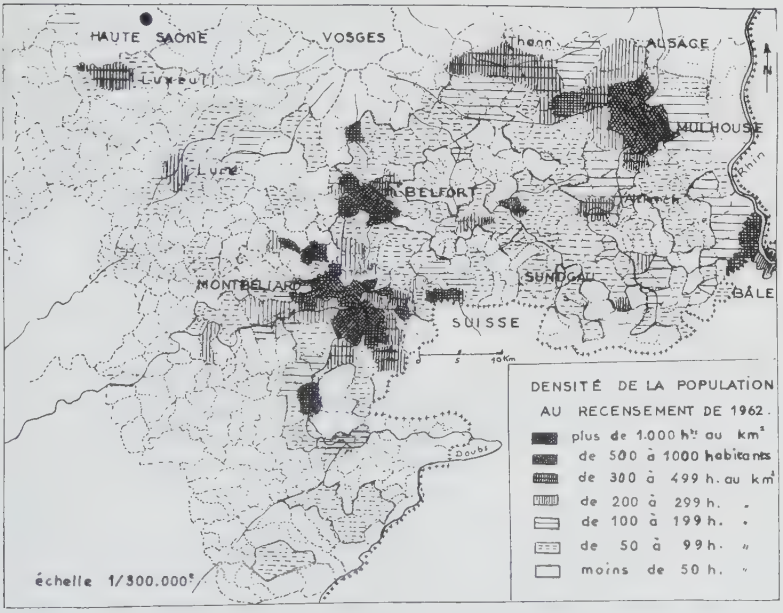
Franche-Comté. Par exemple (d'après la *Revue de l'Economie Centre-Est*, n^os 15-16), le pourcentage d'accroissement comparé des jeunes de 14 à 19 ans par zones entre 1960 et 1965 donne lieu aux comparaisons suivantes :

Zones industrielles			Zones rurales		
	Garçons	Filles		Garçons	Filles
Belfort	54,7 %	48,5 %	Belfort rural ...	19 %	31,9 %
Montbéliard Audincourt ..	52,6 %	55,9 %	Montbéliard rural	34 %	26,6 %
Luxeuil-Saint-Loup ..	66,7 %	62,2 %	Haute-Saône rurale	31,8 %	34,6 %

L'accroissement du nombre des jeunes en âge de travailler est particulièrement spectaculaire dans la zone Luxeuil-Saint-Loup, mais ne se retrouve pas dans la zone Lure-Mélisey, encore semi-rurale (garçons 46,6 % - filles 40,3 %). Le déficit en jeunes du monde rural dans la Porte d'Alsace est donc devenu très grave, particulièrement dans le Territoire de Belfort. Il prouve l'ampleur des migrations internes entre les zones rurales et les zones industrielles, les jeunes étant de plus en plus attirés vers ces zones.

II. — *Variations très marquées des densités rurales et urbaines :*

La carte des densités au recensement de 1962 montre bien cet attrait. Les cantons à dominante rurale ont, dans l'ensemble, des densités faibles, qui ont encore diminué entre 1954 et 1962.



La densité des cantons ruraux à industries diffuses s'est maintenue et même renforcée (Luxeuil) ; par contre, les densités des cantons industriels se sont particulièrement développées entre 1954 et 1962, le record étant détenu par le canton d'Audincourt, avec une augmentation de densité de 148 % ! La plupart des communes qui n'ont pas accueilli d'industries accusent un déficit important. De 1954 à 1962, la carte des variations globales de population montre que les zones en diminution grave (de plus de 25 %) sont les zones rurales de Vauvillers, Saulx, Villerserxel, Faucogney pour la Haute-

Saône, Clerval, Maîche et le Russey pour le Doubs, Rougemont pour le Territoire de Belfort.

Un certain nombre de faits apparaissent nettement :

1) Au Nord de la Trouée de Belfort, une assez forte dépopulation de la montagne vosgienne, depuis le plateau dit des Etangs, autour de Saint-Bresson (— 25 % entre 1956 et 1962), Esmoulières (— 26,6 %), Beulotte-Saint-Laurent (— 27,6 %) dans le canton de Faucogney, jusqu'à la haute vallée de la Doller dans le canton de Masevaux.

2) A l'Ouest, dans la région sous-vosgienne de Haute-Saône, les cantons de Saulx et de Villersexel offrent un triste exemple de dépeuplement rural avec de nombreux villages à moitié abandonnés : par exemple, entre 1954 et 1962 seulement, les communes de Châtenois et de la Creuse ont perdu plus de 30 % de leur population ; Mignafans, dans le canton de Villersexel, a le record du déclin avec 41 % de perte. Presque tous les villages des cantons de Saulx et de Vauvillers ont perdu entre 10 et 30 % de leur population. Des communes, où la population active est presque uniquement rurale, ont perdu jusqu'à la moitié, et même près des deux tiers, de leur population, depuis 1936. Dans le canton de Clerval, au Sud-Ouest, Anteuil a perdu 72 % de ses habitants entre 1936 et 1962, Belvoir 52 %, Saint-George-Aumont 39 %, Vyt-des-Belvoir 30 %. De même, encore plus au Sud, les cantons de Saint-Hippolyte et du Russey (plateaux moyens et supérieurs du Jura septentrional) ont une majorité de communes rurales, ayant un déficit allant de 20 à 48 % (Neuvier et Narbief).

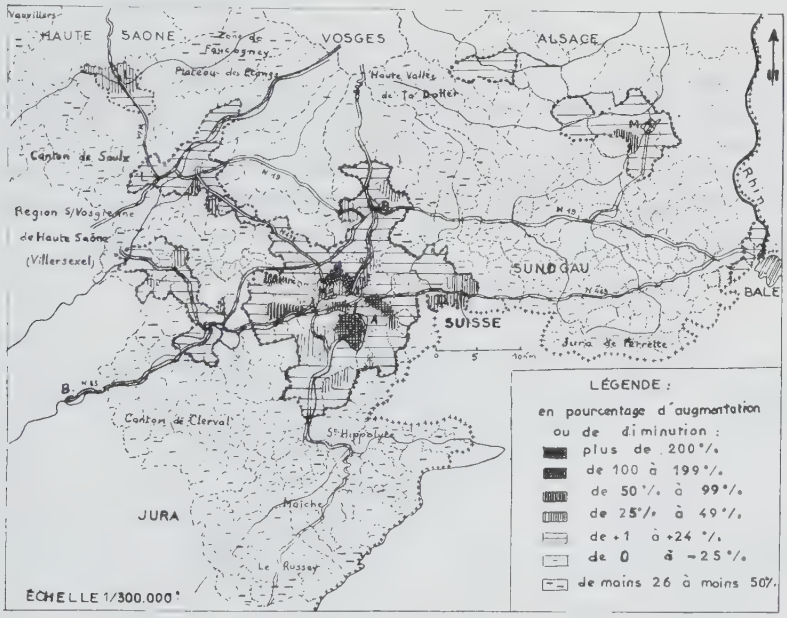
3) Au contraire, les zones à forte densité d'entreprises industrielles, connaissent des variations très positives. Les records sont détenus par certaines communes du Pays de Montbéliard, qui, il y a seulement quinze ans, offraient au visiteur l'aspect de vieux et calmes villages aux petites fermes accolées, au milieu d'une vaste zone de prairies. Aujourd'hui, des cités neuves se sont édifiées, provoquant des variations positives de population tout à fait extraordinaires. Si Montbéliard a augmenté sa population de 61 % depuis 1936, Audincourt de 25 %, Valentigney de 100 % et Sochaux de 105 %, les communes rurales environnantes se sont transformées en petits « Sarcelles » (4). Entre 1954 et 1962 seulement, Grand-Charmont, au Nord de Montbéliard, s'est accru de 226 % (562 % par rapport à 1936), Bethoncourt de 230 % (261 % par rapport à 1946). Dans la zone urbaine de Montbéliard, l'augmentation moyenne de la population par commune, depuis 1936, est de l'ordre de 30 %. Il en résulte des densités très fortes : 258 habitants au km² en 1962 dans la zone industrielle de Montbéliard (district urbain). L'évaluation,

(4) Avec « tours » d'habitation de 10 à 12 étages parfois !

faite par l'I.N.S.E.E. au début de 1967, attribue au Territoire de Belfort une densité moyenne de 195 (densité moyenne en France : 90).

Les variations sont moins marquées dans la zone de Mulhouse. Toutefois, la plupart des communes de la banlieue de Mulhouse se sont accrues d'une population nouvelle, de l'ordre de 50 à 60 %, depuis 1936.

Les régions frontalières de la Suisse également, connaissent une variation très positive de la population. La population de Delle s'est augmentée de 48 % depuis 1936, et celle de Joncherey, près de Delle, de 44 %.



Variation de la population totale par commune entre 1954 et 1962.

4) La proximité ou l'éloignement d'une route nationale et d'une ligne de cars de ramassage est un facteur de variations positives ou négatives selon les cas. Ainsi, depuis le recensement de 1954, Faimbre et Arcey ont gagné respectivement 35 et 34 % d'habitants nouveaux, parce qu'ils sont traversés par la R.N. 83, et se trouvent dans un rayon de 10 à 15 km des usines de Sochaux. De même, les villages le long du Doubs, comme Bavans (69 % d'augmentation, 83 % depuis 1936), Mathay (+ 36 %), Vermondans (+ 14 %) se sont accrus, tandis que Peseux ou Remondans, plus à l'Ouest, ont

perdu 26 et 27 % d'habitants depuis 1936. Beaucoup d'ouvriers d'usines préfèrent continuer à habiter des villages, mais à proximité d'une ligne de cars, parce qu'un certain nombre demeurent des ouvriers-paysans.

Par rapport au siècle dernier, et surtout depuis les deux décennies 1945-1964, la situation des cantons est inversée. L'exemple le plus probant en est la concentration de la population du Territoire de Belfort autour de Belfort (densité 439 au km²) :

1851 Population totale : 57 403 habitants
1962 Population totale : 110 300 habitants

(D'après G. Schouler, *Géographie du Territoire de Belfort*, Imprimerie « La Frontière », Belfort, 1967).

La concentration autour des centres urbains est aussi importante dans les zones de Montbéliard (d = 258 en 1962) et de Mulhouse (d : 275). Cependant, la concentration n'est vraiment très forte que dans la zone de Montbéliard-Sochaux, avec un solde migratoire de + 18,8 % en 1962 (5), l'un des plus forts de toute la France (voir la carte des zones de peuplement industriel et urbain).

III. — *Les mouvements migratoires définitifs vers les grands pôles d'attraction industrielle.*

« Dans cette zone où l'expansion démographique, entre les recensements de 1954 et 1962, a fait augmenter les effectifs globaux de la population de 5 % (essentiellement par croît naturel), la population agricole a diminué en nombre absolu et en importance relative » (6). C'est dire que les campagnes connaissent, non seulement une transformation de la qualité professionnelle, mais un départ d'un certain nombre d'éléments de la population rurale et particulièrement des jeunes célibataires et des jeunes ménages. Les zones de départ des migrations intérieures à la Porte sont, par ordre d'importante du solde négatif :

1) le bas plateau du Jura septentrional entre Doubs et Dessoubre (Sud du canton de Clerval, Ouest du canton de Saint-Hippolyte et la zone à l'Ouest de Pont-de-Roide — solde migratoire de — 11,5 %) ;

2) la région du Russey et de Maîche (solde migratoire de — 8,2 %). (Dans les deux cas, il s'agit essentiellement du départ

(5) G. Rulliere, « Milieu rural et attraction industrielle ». Revue *Paysans*, n° 53, avril-mai 1965, p. 71 (d'après enquête C.R.E.A.).

(6) Solde migratoire par comparaison avec le recensement de 1954 :

$$\text{solde en } \% = \text{immigration} - \text{excédent naturel} : \frac{\text{naissances}}{\text{décès}}$$

de la main-d'œuvre masculine vers la zone de Montbéliard, ceci malgré la prospérité de l'horlogerie jurassienne) ;

3) le Jura de Ferrette (solde = — 5,8 %, où la crise agricole et industrielle est très grave ;

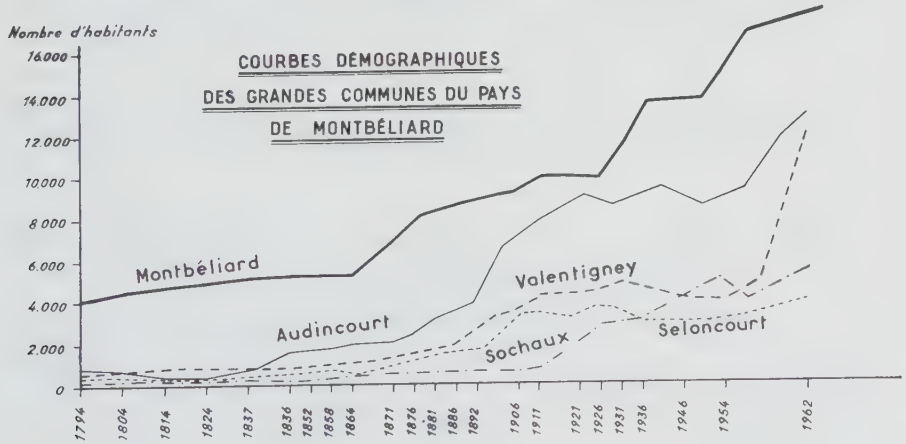
4) Le Sundgau Belfortais et le Sundgau Alsacien, où la surcharge des exploitations agricoles est considérable et où les implantations industrielles sont rares (solde — 4,8 % pour le Sundgau Belfortais ; — 3,1 % pour de Sundgau Alsacien) ;

5) la haute vallée de la Doller (zone de Masevaux) — 4,7 %, où la crise textile a sévi durement sans industrie de remplacement suffisante ;

6) le Ried Sundgovien au Sud-Est de Mulhouse (solde — 3,4 %), où la population est attirée vers les zones industrielles de Mulhouse et de Saint-Louis-Bâle ;

7) la Région sous-vosgienne de Haute-Saône (cantons de Saulx et Villersexel), où la population est relativement moins touchée par l'exode en raison du grand nombre de mouvements pendulaires quotidiens vers les zones industrielles de Luxeuil, de Lure et de Sochaux-Montbéliard.

Les zones d'accueil (essentiellement Belfort-Montbéliard, Mulhouse et Saint-Louis-Huningue) ont vu croître leur population d'origine rurale à une cadence accélérée, depuis la dernière décennie.



De 1936 à 1954, l'accroissement de la zone de Belfort-Montbéliard est très limité, et même légèrement négatif pour la région belfortaine. Durant la période 1954-1962, de vastes mouvements migratoires intérieurs se sont organisés. On a alors enregistré une croissance considérable dans la région de Montbéliard (+ 43 % pour l'agglomération elle-même, + 29 % pour la partie de la zone située

dans le Doubs). Le solde migratoire est extrêmement positif (19 384 personnes, soit un gain moyen annuel de 2 423 migrants).

Dans la zone de Montbéliard, 8 000 logements ont été édifiés. Si l'on évalue l'occupation moyenne à 4 personnes par appartement, cela équivaut à un apport de population nouvelle de l'ordre de 32 000 personnes. Il est vrai que, parmi celles-ci, un certain nombre habitaient déjà la zone. Les recensements partiels, qui ont eu lieu depuis 1962 dans les principales communes du district, montrent que 40 % des occupants des nouveaux logements en sont déjà originaires ; ils habitaient des maisons vétustes ou vivaient chez leurs parents. L'accroissement de la population du district urbain dû aux migrations n'est en réalité que de $\frac{32\,000}{100} \times \frac{60}{} = 19\,200$. La plupart des nouveaux arrivants appartiennent à 90 % au personnel de la S.A. Peugeot de Sochaux ou Bart. Ils viennent essentiellement des plateaux moyens du Jura au Sud-Ouest et de la région sous-vosgienne de Haute-Saône ou Nord-Ouest. Une part plus faible vient des vallées vosgiennes et le reste du Sundgau belfortais et alsacien. 95 % d'entre eux sont d'origine rurale. L'accroissement résultant du solde positif du bilan migratoire provient pour 88 % du Doubs, la part de la Haute-Saône est de 10 % seulement, ce qui prouve que l'exode rural est plus ancien dans le Doubs qu'en Haute-Saône ; c'est effectivement la Haute-Saône qui connaît les plus fortes migrations quotidiennes de travail, parce que l'ouvrier est encore, souvent, attaché à la ferme et à la terre, que ses parents ou lui-même ont cultivée. En outre, beaucoup de migrants du Doubs sont d'anciens ouvriers horlogers.

Les immigrants sont, en moyenne, plus jeunes que l'ensemble de la population, comme le montre ce tableau :

Répartition par âges des immigrants originaires de l'extérieur du district (7)

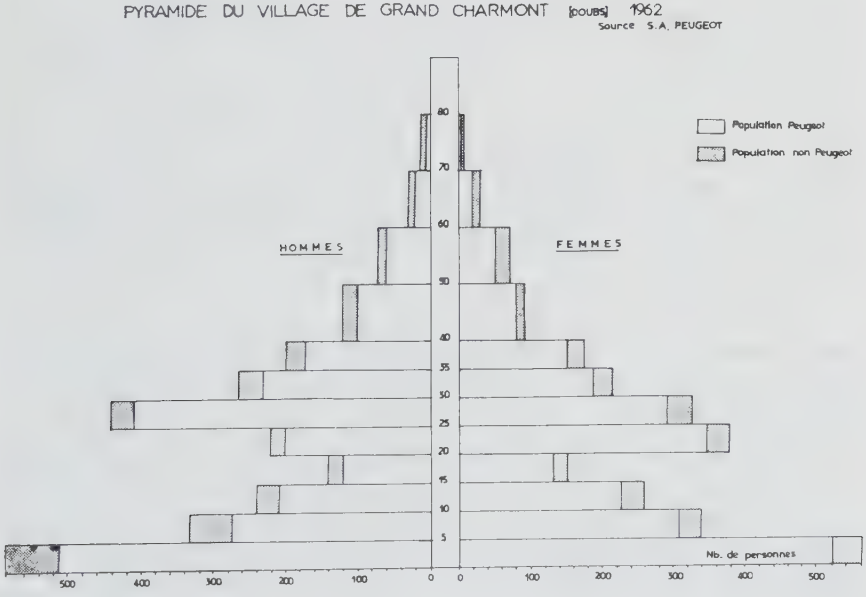
De 1955 au 1er janvier 1961 (Unité nombre)

	Hommes	Femmes	Ensemble
De 0 à 14 ans	3 310	3 200	6 530
De 15 à 19 ans	350	340	690
De 20 à 64 ans	4 370	3 860	8 230
De 65 et plus	50	100	150
	8 080	7 510	15 600

(7) D'après Etude de l'Institut d'Economie Régionale Bourgogne - Franche-Comté. Evolution Démographique de la zone de Montbéliard jusqu'en 1975, 17 p. ronéo.

Dans la zone de Montbéliard, les courants migratoires interdépartementaux viennent surtout de Haute-Saône, du Territoire de Belfort et, très secondairement, du Sud du Haut-Rhin (Sundgau). Au contraire, dans le Territoire, on constate depuis 1954 un très fort courant migratoire de la Haute-Saône, presque équivalent à celui venu du Haut-Rhin et du Doubs (qui sont à égalité).

L'immigration de population a été le facteur primordial de la croissance de 1954 à 1962, essentiellement, sinon exclusivement, dans le Pays de Montbéliard, où le solde migratoire concerne près de 20 000 personnes, presque toutes employées ou embauchées par la Société des Automobiles Peugeot, dont les effectifs ont augmenté régulièrement jusqu'en 1963-1964 d'un millier de travailleurs chaque année. Il s'agit en grande majorité de célibataires masculins et de jeunes ménages ; ce fait est illustré par la curieuse pyramide des âges des habitants de Sochaux, où les hommes de 25 à 35 ans sont dominants.



La pyramide des âges d'une commune à proximité de Sochaux, Grand-Charmont, qui a connu ces dernières années un essor urbain extraordinaire (de l'ordre de 225 % de 1954 à 1962), présente à la fois un gonflement des classes de jeunes adultes de 20 à 30 ans et, à la base, des jeunes enfants.

On peut observer un décalage d'âge entre les hommes et les femmes, qui apparaît grossièrement de l'ordre de 5 ans. Ce décalage

correspond à l'écart moyen, habituellement constaté entre les âges des époux, et s'explique par l'arrivée à Grand-Charmont de ménages constitués (les célibataires sont logés dans les cités PEUGEOT, autour des usines de Sochaux, ville qui compte une grande majorité de célibataires masculins). L'apport de population se répartit ainsi en deux groupes : une masse de jeunes adultes, dont l'âge varie surtout entre 22 et 40 ans pour les hommes, 19 et 35 ans pour les femmes, pratiquement tous des employés de la S.A. PEUGEOT ; d'autre part, une masse enfantine de plus en plus nombreuse. Les grands ensembles frappent le visiteur par l'extraordinaire jeunesse de la population, le nombre considérable d'enfants jouant dans les bacs à sable ou sur les pelouses et de jeunes de moins de 20 ans formant des bandes, souvent incontrôlées. Au recensement de 1954, les moins de 20 ans représentaient déjà 30 % de la population, à celui de 1962 plus de 45 %. A l'inverse, les personnes âgées sont peu nombreuses et correspondent pratiquement aux personnes âgées de l'ancien village.

Les nouveaux habitants sont d'origine franc-comtoise à 45 % seulement (46 % à Montbéliard, 39 % à Belfort), 17 % sont d'origine extramétropolitaine (essentiellement Italiens, Nord-Africains, Espagnols et Portugais), 38 % viennent d'autres départements que ceux de Franche-Comté : en premier lieu le Haut-Rhin (33 % des migrants des autres départements dans le Territoire de Belfort par exemple), ensuite les Vosges (27 % des migrants des départements non franc-comtois, à Belfort), la Meurthe-et-Moselle, la Côte-d'Or, le Jura, la Moselle, la Saône-et-Loire et la Région Parisienne qui viennent presque à égalité.

Les migrations d'origine parisienne sont faibles et ne sont, dans l'immense majorité des cas, que des migrations d'ingénieurs et de cadres supérieurs, qui viennent habiter les villes de Belfort et de Montbéliard.

L'émigration vers la Région Parisienne est, du reste, aussi forte, sinon plus, que l'émigration dans le Doubs, pour les personnes nées dans le Territoire de Belfort. Faute d'une polarisation industrielle locale suffisante, la Haute-Saône continue à envoyer plus de migrants dans la Région Parisienne que dans le Doubs et le Territoire de Belfort (8).

Néanmoins, l'immigration au cœur de la Porte d'Alsace, spécifiquement dans la zone de Montbéliard, constitue le fait majeur de l'évolution démographique depuis une décennie, favorisant une

(8) Les premiers résultats du recensement de 1968 montrent que l'émigration se ralentit vers Paris au bénéfice de Vesoul, où Peugeot s'est implanté.

véritable explosion démographique, comme le montre le tableau suivant :

Zones urbaines	Accroissement brut 1954/1962	Dont	
		par excédent naturel	par immigration
Zone de Belfort	10 620	64 %	36 %
Zone de Montbéliard	29 538	30 %	70 %
Zone d'Héricourt	357	100 %	—
Ensemble zone urbaine Belfort - Montbéliard - Héricourt	40 515	40 %	60 %

Si l'excédent naturel est fort avec des taux de natalité toujours supérieurs au taux national (18 ‰), puisque l'on relève des taux de 20 ‰ dans la zone de Belfort-Héricourt et de 24 ‰ dans le Pays de Montbéliard, c'est l'immigration qui constitue l'élément d'accroissement essentiel à 70 % de la zone de Montbéliard (responsable des deux tiers de l'accroissement 1954-1962).

Cette immigration importante explique que le taux de croissance urbaine de l'agglomération de Montbéliard (+ 43 %) soit l'un des plus élevés de France pour la période 1954-1962, alors que le taux de croissance urbaine de l'agglomération de Belfort (+ 16 %) est très proche de la moyenne nationale.

La plupart des migrants sont d'origine rurale, à l'inverse de la zone de Mulhouse, où les enquêtes de R. Martin-Grünenwald (9) ont montré l'absence de toute migration paysanne ; au contraire, ces enquêtes prouvent une migration massive du monde ouvrier, issu du Bassin Potassique en crise et des vallées vosgiennes de la Doller et de la Thur, ainsi que des villes du Sundgau. 40 % des migrants de l'arrondissement émigrent définitivement sur Mulhouse, alors que 34 % se dirigent vers Colmar. Sur 820 migrants issus du Haut-Rhin, dans la zone de Belfort, 310 seulement sont d'origine rurale ; d'autre part, l'essentiel des migrants du Territoire de Belfort vers Mulhouse sont d'origine urbaine : 410 issus de Belfort et 98 des communes rurales. Ces divergences s'expliquent par la nature des emplois offerts : dans le cas de la zone de Montbéliard, la grande industrie automobile offre surtout des emplois de manœuvres spécialisés, postes permettant une rapide adaptation à un travail

(9) Mme R. Martin-Grünenwald, *Détermination de la zone d'influence de Mulhouse.* D.E.S., Faculté des Lettres, Strasbourg, avril 1967, 193 p. dactyl., 10 cartes dans le texte + un graphique et un atlas de trois annexes statistiques.

exigeant une répétition de gestes identiques. Au contraire, les usines de Belfort et de Mulhouse recrutent un personnel d'ouvriers plus qualifiés et de techniciens et, dans tous les cas, un personnel déjà habitué au travail et à la discipline de l'usine. D'ores et déjà, les emplois du secteur tertiaire sont beaucoup plus nombreux à Belfort, et surtout à Mulhouse, qu'à Montbéliard, de telle sorte qu'une sélection entre migrants non qualifiés, issus du monde rural, et migrants qualifiés, rompus au travail industriel, s'opère selon les zones et les catégories socio-professionnelles.

Voici, selon l'I.N.S.E.E. (Essai de comparaison entre Mulhouse et Belfort entre 1954 et 1962) une étude comparative du nombre des migrants vers les zones de Mulhouse et de Belfort.

Départements de migrations	Chiffre des migrants vers		Bilan
	Mulhouse (M.)	Belfort (B.)	
Haut-Rhin	12460	820	+ M.
Bas-Rhin	2 054	220	+ M.
Moselle	540	160	+ M.
Meurthe-et-Moselle	325	320	M. = B.
Vosges	530	690	+ B.
Haute-Saône	350	2 270	+ B.
Doubs	375	1 255	+ B.
Territoire de Belfort	540	2 480	+ B.
Jura	100	225	+ B.
Côte-d'Or	130	230	+ B.
Total	17 404	8 670	+ B.

En dehors de la région de l'Est, trois départements, selon R. Martin, envoient vers Mulhouse un fort contingent de migrants : le Nord, le Rhône, l'ancienne Seine-et-Oise : « L'horizon migratoire est plus accusé et plus vaste vers Mulhouse que celui de Belfort. » Mulhouse recrute les trois quarts des migrants et Belfort, le quart. La population, issue des centres urbains, se circonscrit pour Mulhouse à quatre pôles : Strasbourg, Colmar, Belfort, Bâle et pour Belfort à trois : Montbéliard, Besançon et Mulhouse.

Si l'on descend maintenant à l'échelon communal dans le district de Montbéliard, dans le cas d'une commune d'accueil comme Grand-Charmont, il apparaît que le Doubs fournit près de la moitié des arrivants (48 %), la Haute-Saône (14 %), le Territoire de Belfort (6 %), les Vosges (5,5 %) et 7 % seulement sont venus de l'étranger. Il est à noter que 35 % des immigrants résidaient à plus de 50 km de Grand-Charmont. Au contraire, 23,7 % sont venus de moins de 5 km (Montbéliard, Audincourt). Le phénomène de concen-

tration que l'on perçoit dans la banlieue mulhousienne se retrouve donc dans cette « banlieue montbéliardaise », mais la migration à courte distance est dans ce dernier cas beaucoup moins intense qu'à Mulhouse, parce que la migration est essentiellement d'origine paysanne.

Une enquête menée auprès des migrants des communes rurales de Haute-Saône (10) pour connaître les motivations de départ a donné les résultats suivants :

23 % des migrants sont à la recherche d'un meilleur emploi et 18 % simplement à la recherche d'emploi ; 23 % également partent au moment du mariage ; 8 % ont préféré la vie urbaine ; 7 % ont émigré pour se rapprocher de leur lieu de travail ; 5 %, pour la fréquentation des établissements scolaires par leurs enfants ; 3 %, pour se rapprocher de leur famille ; et 3 % au contraire, pour ne pas habiter avec leurs parents.

Cette enquête fait apparaître aussi que les migrations rurales de Haute-Saône sont celles de jeunes ménages et de jeunes travailleurs alors que les migrations d'ouvriers qualifiés sur Belfort et sur Mulhouse se font à un âge relativement plus avancé et souvent sont le fait de célibataires qui ne craignent pas de changer d'emploi.

En 1962, le tableau comparatif des structures d'âge du Territoire de Belfort et de celles du Pays de Montbéliard montre de notables divergences et des différences très nettes, plus particulièrement entre la structure de la zone de Montbéliard et celle de la moyenne française (d'après les statistiques I.N.S.E.E.).

Groupes d'âge	Territoire de Belfort	Zone de Montbéliard	France
De 0 à 14 ans	26,6 %	29,2 %	26,4 %
De 15 à 19 ans	7,6 %	7,7 %	6,8 %
De 20 à 24 ans	5,8 %	6,6 %	5,9 %
De 25 à 64 ans	48,5 %	48,3 %	49,1 %
Plus de 65 ans	11,5 %	8,2 %	11,8 %

Alors que la structure d'âge du Territoire de Belfort est assez proche de la moyenne française, celle de la zone de Montbéliard apparaît, du fait de l'immigration, extrêmement jeune.

Un phénomène essentiel, qui explique, du reste, une croissance urbaine anarchique, est la concentration des arrivants, non pas tant dans la grande ville où se trouvent les usines et qui est déjà surpeuplée, mais dans les villages ruraux des environs, transformés en communes-dortoirs, en attendant l'érection de cités H.L.M., de

(10) *Economie et Réalités franc-comtoises*, n° 94, octobre 1966, pp. 578-598.

grands ensembles qui se superposent au cadre rural traditionnel. Les communes d'accueil sont celles qui sont situées sur les routes d'accès aux usines. Cependant, toutes les communes de la banlieue belfortaise ne sont pas touchée par cette arrivée en masse : dans le canton de Belfort entre 1954 et 1962, les communes déjà urbanisées comme Châtenois, Danjoutin ou Valdoie ont accueilli très peu de migrants avec des taux respectifs de + 1,1, 6,2 et 4,9 %, faute de disponibilités.

Au contraire, les communes rurales, qui disposaient de grands terrains d'un seul tenant, ont reçu bruquement un afflux de migrants, sans être bien préparées à cette avalanche : Bavilliers, Essert, Roppe, Trétudans ont des taux respectifs de + 14,5, + 15,2, + 16,1, + 10,3 %. Par contre, les communes à l'écart des routes d'accès aux usines de Belfort et de Sochaux-Montbéliard ont des taux de migration négatifs, par exempe Méroux (— 16,2 % et Pérouse (— 14,3 %). Elles perdent leur population très rapidement, à l'instar de l'évolution des communes rurales de Haute-Saône. Autour de Delle, Faverois, Fesche-l'Eglise et Joncherey ont des taux très positifs (+ 15,8 %, + 12,1 % et + 19,7 %) supérieurs à celui de Delle (+ 11,3 %). Ce sont également des communes situées sur la route de Sochaux. Au contraire, Grandvillars, Morvillars, Méziré, pourtant bien situés sur la route de Belfort, ont cependant des taux nettement négatifs. La carte des migrations internes du Territoire de Belfort apporte une preuve de cette concentration de la population selon trois axes : axe Nord-Sud Giromagny-Châtenois, axe Nord-Est-Sud-Ouest de Roppe à Bavilliers et Essert, enfin, dans le Sud du Territoire, axe également Nord-Est-Sud-Ouest de Faverois à Beaucourt de part et d'autre de Delle.

Dans la zone de Montbéliard, de part et d'autre d'une longue barre étroite Ouest-Est, qui empêche l'Allan de rejoindre le Doubs, deux systèmes de cités peu différentes se recontrent ; l'un dans la vallée de la Lizaine, de Bart-Voujeaucourt à Béthoncourt et Grand-Charmont, l'autre dans la vallée du Doubs de Valentigney à Exincourt et Etupes. Là se concentrent près de 40 000 personnes dans 8 500 logements du type H.L.M.-Grands Ensemble.

Le résultat de cette brusque croissance est une densité de population élevée : l'agglomération de Montbéliard, avec plus de 105 000 habitants (1965), surclasse celle de Belfort (65 000). En 1962, les 185 000 habitants de la zone urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt étaient groupés sur 329 km², la densité est donc de 573 habitants au km², densité comparable à celle de la banlieue parisienne : la zone urbaine de Montbéliard compte 731 habitants au km² — celle de Belfort 492 h/km², celle d'Héricourt 275 h/km². Cet accroissement rapide résulte pour 60 % de l'immigration nette : un puissant transfert de population a donc accompagné la concentration industrielle. Cette dense population, inconnue même en Alsace, est devenue le facteur essentiel de la croissance industrielle régionale au cœur

de la Porte d'Alsace. Avec ses 360 000 résidents, la Porte de Bourgogne et d'Alsace (*stricto sensu*, sans la partie méridionale du Haut-Rhin) a presque autant d'habitants aujourd'hui que le vaste département du Doubs.

IV. — *Les migrants étrangers et l'inégalité de leur adaptation aux conditions de vie de la Porte d'Alsace* (11).

La Porte de Bourgogne et d'Alsace a toujours été une terre d'élection pour les réfugiés de toute nature et de toutes origines. On sait déjà l'importance qu'a revêtue, pour les zones industrielles de Belfort et de Montbéliard, l'arrivée des Alsaciens après 1871. A la suite des bouleversements de l'Europe Centrale en 1919 et de la Révolution Russe, il s'était constitué une petite colonie russe dans laquelle ALSTHOM et PEUGEOT puisèrent des ouvriers de forge et de fonderie. Fuyant la misère de l'Europe Centrale, entre les deux guerres, Polonais, Yougoslaves, Tchèques, Autrichiens sont venus s'embaucher. Fait important : jusqu'à cette dernière décennie, les usines de la Porte d'Alsace n'ont pas cherché à recruter de la main-d'œuvre étrangère ; ce sont les étrangers en quête de travail qui sont venus à elles ; et il faut noter que hormis les cas d'ouvriers qualifiés, embauchés sous contract, l'enthousiasme des employeurs n'a jamais été grand ; car, ils disposaient d'un ample marché local d'ouvriers qualifiés ou non qualifiés, auxquels la priorité était donnée.

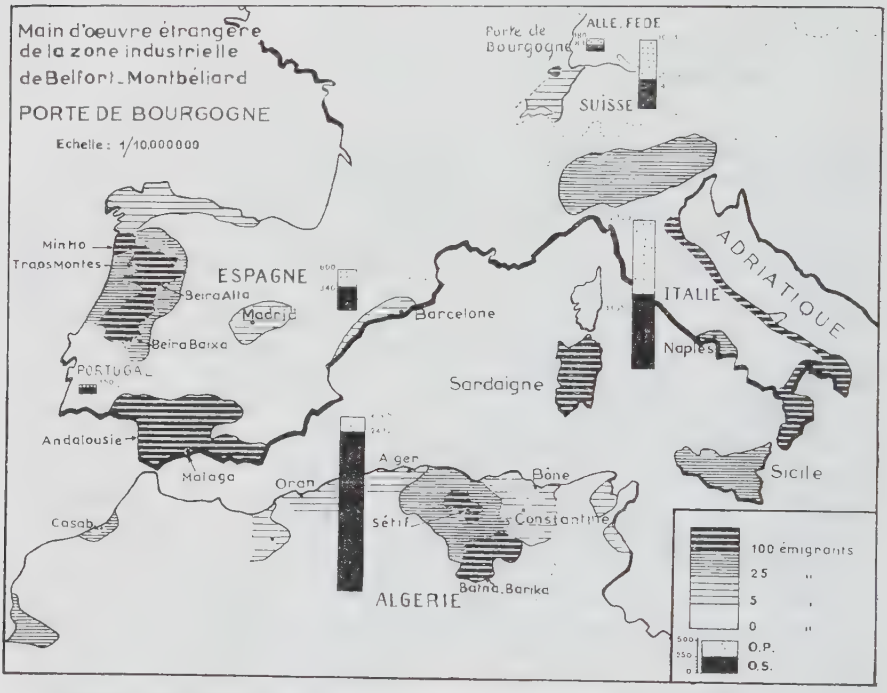
Un certain nombre d'anciens prisonniers de guerre allemands, ouvriers qualifiés, demeurèrent dans la région, profitant d'avantageux contrats dans les diverses usines des groupes PEUGEOT, ALSTHOM et JAPY.

L'essor industriel depuis dix ans a déclenché un mouvement plus vaste d'immigration étrangère. Les Italiens, déjà nombreux avant 1939, dans le bâtiment (qu'ils dirigent à 90 % dans la région), sont venus également travailler dans les industries métallurgiques ; mais, surtout, l'événement important est l'arrivée de nombreux travailleurs des pays méditerranéens pour les emplois de manœuvres de force et de chaîne (que les ouvriers de la région tendent à délaisser). Sans doute, l'apport est-il fort modeste : par exemple, sur 54 000 salariés en 1964, dans la zone de Montbéliard, on ne compte que 4 972 étrangers, soit un peu moins du dixième des actifs ; dans la zone de Belfort, les proportions sont identiques.

Les étrangers ne jouent donc, encore, qu'un rôle limité dans la croissance de la population ; mais ils constituent 1 à 2 % de l'augmentation totale de la population active. Les besoins non satisfaits en ouvriers étaient tels dans les industries du bâtiments, la métallurgie et les usines chimiques, depuis dix ans, que l'immigration

(11) Le texte qui va suivre n'est que le résumé détaillé de l'article de B. DEZERT, « Les migrants étrangers de la Porte de Bourgogne », paru dans la *Revue Géographique de l'Est*, 1966, 3-4, pp. 269 à 285.

étrangère n'a cessé de s'amplifier. Toutefois, la crise que traverse le bâtiment et la progression plus lente de l'emploi ont mis un frein à l'arrivée des immigrants étrangers.



Extrait d'un article de B. Dézert paru dans **la Revue géographique de l'Est**, 1966, 3-4, p. 273, « Les Migrants étrangers de la Porte de Bourgogne ».

Pour ces migrants, la proportion des ouvriers qualifiés (O.P.), cadres et patrons est inférieure des deux tiers à celle des manœuvres (O.S.), ceci d'autant plus que les ouvriers qualifiés italiens ont tendance à s'employer maintenant en Suisse et en Allemagne Fédérale, où les salaires sont supérieurs et la demande plus large. La masse des migrants étrangers est donc formée, aujourd'hui, de ruraux chassés par la misère de chez eux, mais qui entrent en concurrence comme manœuvres avec les ouvriers d'origine rurale de Haute-Saône et des plateaux du Jura, ou bien encore du Sundgau du Sud. Faute d'emploi, bon nombre de ces nouveaux venus doivent effectuer un stage dans le bâtiment, avant de pouvoir être embauchés dans les grandes usines de constructions mécaniques : l'embauche d'étrangers constitue, dans certains cas, une masse de manœuvres pour les entreprises, s'il y a des licenciements de grévistes ou des exigences, jugées trop grandes, de la part des O.S. de recrutement local.

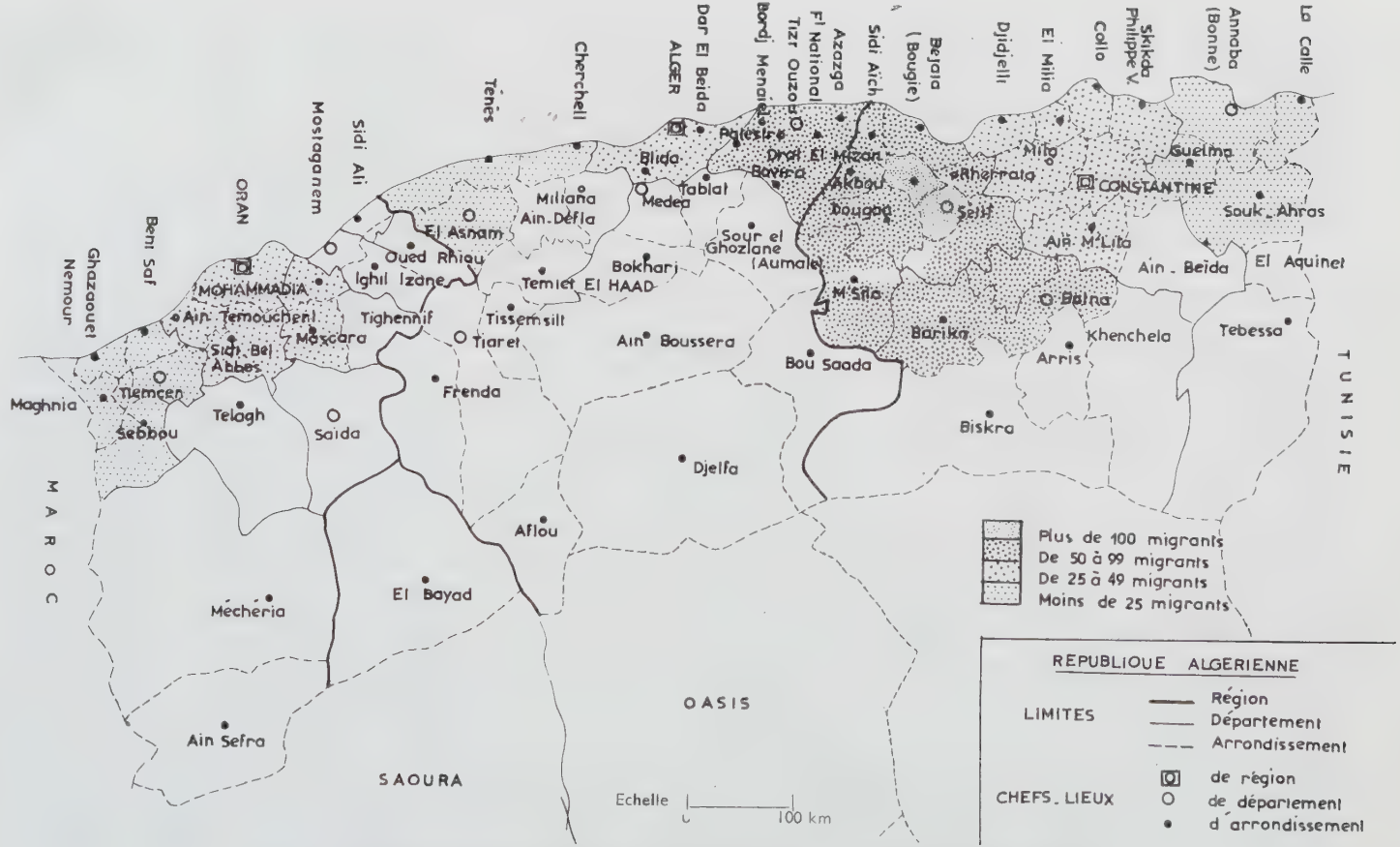
Pour modeste qu'elle soit, la pression de ces « migrants prolétaires » sur le marché du travail est devenue une réalité qui s'amplifie de mois en mois : Espagnols, Portugais et Algériens se pressent à l'embauche. Beaucoup arrivent sans certitude d'emploi, parce qu'un frère ou un cousin leur a vanté les hauts salaires de la région. Après un stage d'un an ou deux ans dans le bâtiment, l'entrée aux Automobiles, aux Aciers ou aux Cycles Peugeot constitue une sorte de promotion dans le travail. Beaucoup sont cependant des instables. Ils sont issus d'un monde rural, où le rythme de travail est beaucoup plus lent, et ils s'adaptent avec difficulté au travail sur chantiers ou sur chaînes. Dans la mesure où ils n'ont pas déjà pris des habitudes de cultivateurs, les plus jeunes s'adaptent en général plus vite au travail sur machines. Là où la fiche (12) porte comme occupation antérieure « journalier agricole », on trouve dans 90 % des cas une rubrique « infractions », lourdement chargée d'observations, avec la mention « a bien du mal à suivre le rythme de production ».

La plupart des migrants étrangers arrivent sans famille et ils habitent, pour commencer, des baraquements et des taudis qu'ils édifient plus ou moins clandestinement comme dans toutes les grandes agglomérations, par exemple la cité des Grands Prés à Héricourt; d'autres s'entassent dans le quartier lépreux de la vieille ville de Belfort ou à proximité des anciennes fortifications comme « la Lunette 18 ». Cependant, beaucoup de célibataires vivent dans des centres d'hébergement spécialement aménagés pour eux, notamment les foyers-hôtels de Sochaux et Belfort. Dans le Territoire de Belfort il existe 40 foyers d'entreprise pour les Nord-Africains et 20 foyers pour les autres étrangers. Ces foyers sont surchargés, le plus souvent comme celui de « la Lunette 18 » à Belfort où les célibataires se partagent à quatre la même chambre, sans compter les clandestins qui couchent entre les lits !

Bien des migrants étrangers se marient avec des Françaises et font souche dans la région. Les ménages « mixtes » Italiens et Espagnols sont fréquents ; mais il n'est pas rare de rencontrer des ménages d'étrangers, donnant une note cosmopolite et méditerranéenne à la vieille ville de Belfort, qui tend à constituer un véritable ghetto étranger. Le visiteur est frappé par la ressemblance de ce quartier avec ses homologues des grandes villes à population cosmopolite : même vie grouillante à certaines heures, même déploiement de linge aux fenêtres, même multitude d'enfants, traînant dans les rues, faute de place suffisante dans des logements trop exigus et insalubres.

Alors que les anciens migrants d'Europe Centrale se sont bien intégrés, le migrant méditerranéen se mêle difficilement à la vie sociale régionale, toute empreinte encore d'un certain sérieux puri-

(12) D'après le fichier du personnel de la S.A. Peugeot que nous avons pu consulter à partir de sondage au 1/20, grâce à l'amabilité de la Société Peugeot.

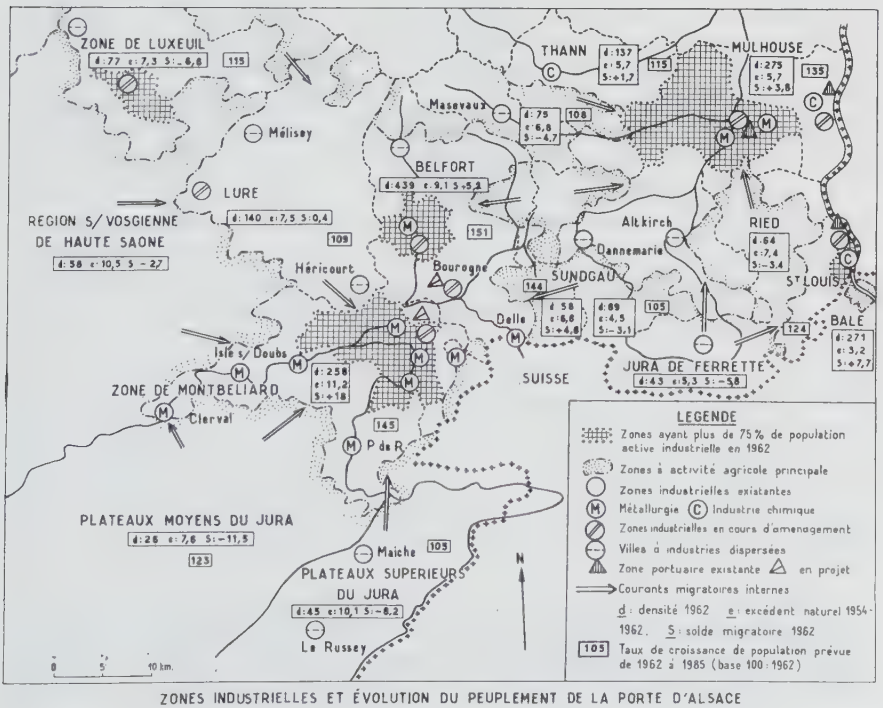


Zones de recrutement des ouvriers algériens de la S.A. PEUGEOT de SOCHAUX en 1965.

tain, hérité d'une observance très stricte de la religion, surtout chez les Protestants.

L'arrivée des familles de migrants étrangers contribue au taux de natalité fort élevé de la région. Les ménages sont très chargés d'enfants (5 à 6 en moyenne par famille). A l'échelon de la seconde génération, la fusion dans la communauté régionale est rapide, les jeunes ayant le plus souvent tendance à rompre avec les traditions et mœurs de leur pays d'origine. La fusion se réalise d'autant mieux que les jeunes ne souffrent pas de l'analphabétisation, comme leurs parents, et peuvent ainsi accéder à des emplois de niveau supérieur.

Cette arrivée d'étrangers ne modifie cependant que faiblement les données de l'évolution de la population. Celle-ci est de plus en plus affectée par les concentrations et la dominance des grandes industries. Les campagnes se vident et les cités nouvelles surgissent dans un paysage qui n'est encore pourtant que semi-urbain, entre prés et fermes. Les vieilles villes ne jouent que difficilement leur rôle polarisateur. La crise du logement y sévit au point que beaucoup d'actifs préfèrent conserver encore leur demeure rurale. De vastes migrations pendulaires se sont ainsi organisées, prélude très souvent à une concentration autour de la grande usine pourvoyeuse de travail. Ces mouvements quotidiens sont particulièrement amples pour les grandes usines : les Automobiles PEUGEOT, l'ALSTHOM, la Mécanographie JAPY, la S.A.C.M.M., RHÔNE-POULENC et les Mines de Potasse.

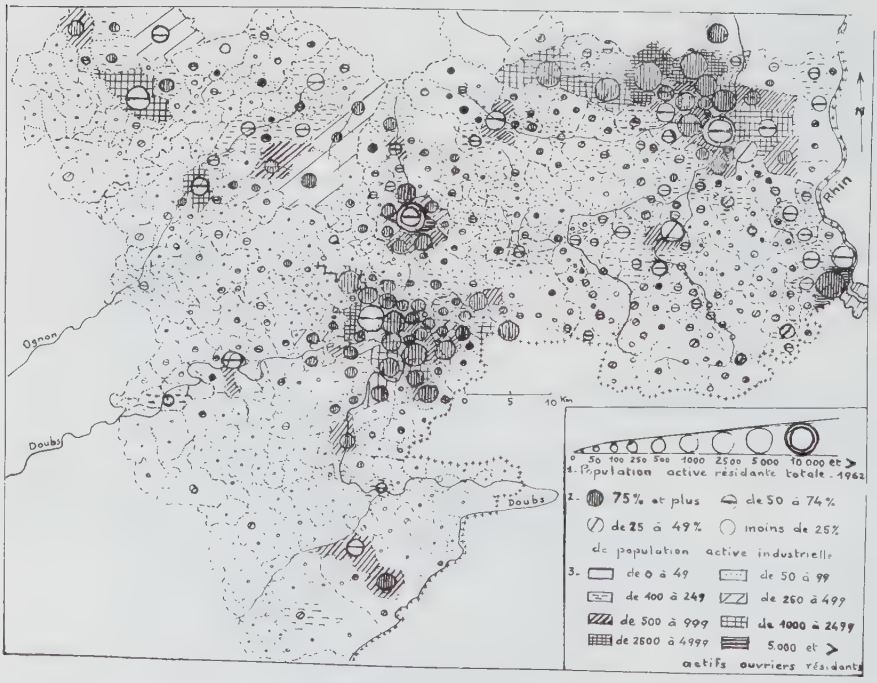


ZONES INDUSTRIELLES ET ÉVOLUTION DU PEUPLEMENT DE LA PORTE D'ALSACE

CHAPITRE II

L'AMPLEUR ORIGINALE DES MIGRATIONS PENDULAIRES

Le touriste qui traverse la Porte d'Alsace est surpris de rencontrer le soir, à la tombée du jour, la longue cohorte des cars ramenant chez eux les ouvriers de PEUGEOT et d'ALSTHOM ; et, pourtant, ces mouvements quotidiens font partie du paysage régional. Ils sont le lien permanent entre une population ouvrière, encore attachée à son mode de vie rural, et les usines qui la font vivre.



La résidence de la population active industrielle en 1962.

Sur les 24 000 ouvriers de la S.A. PEUGEOT de Sochaux, 12 500 sont ramassés chaque jour par 275 cars. 185 lignes étaient régulièrement assurées en 1966 avec des parcours variant d'une dizaine de

kilomètres à 70 km (Saint-Loup-sur-Semouse). 1 200 personnes environ de l'ALSTHOM-Belfort sont également transportées quotidiennement. Delle reçoit chaque jour 350 ouvriers en provenance du Haut-Rhin. Au contraire dans la zone de Mulhouse, la masse des travailleurs se recrute essentiellement sur place (64 % du total en 1965-1966), 20,4 % viennent de la proche banlieue dans un rayon de 10 km. Les migrants véritables n'entrent que pour une faible part, 15,6 %, dans le total de la masse salariale (13).

Une vaste zone, ainsi parcourue par les cars de PEUGEOT-Sochaux, engloge toute la Porte d'Alsace, alors que l'aire de recrutement de Mulhouse est beaucoup plus restreinte.

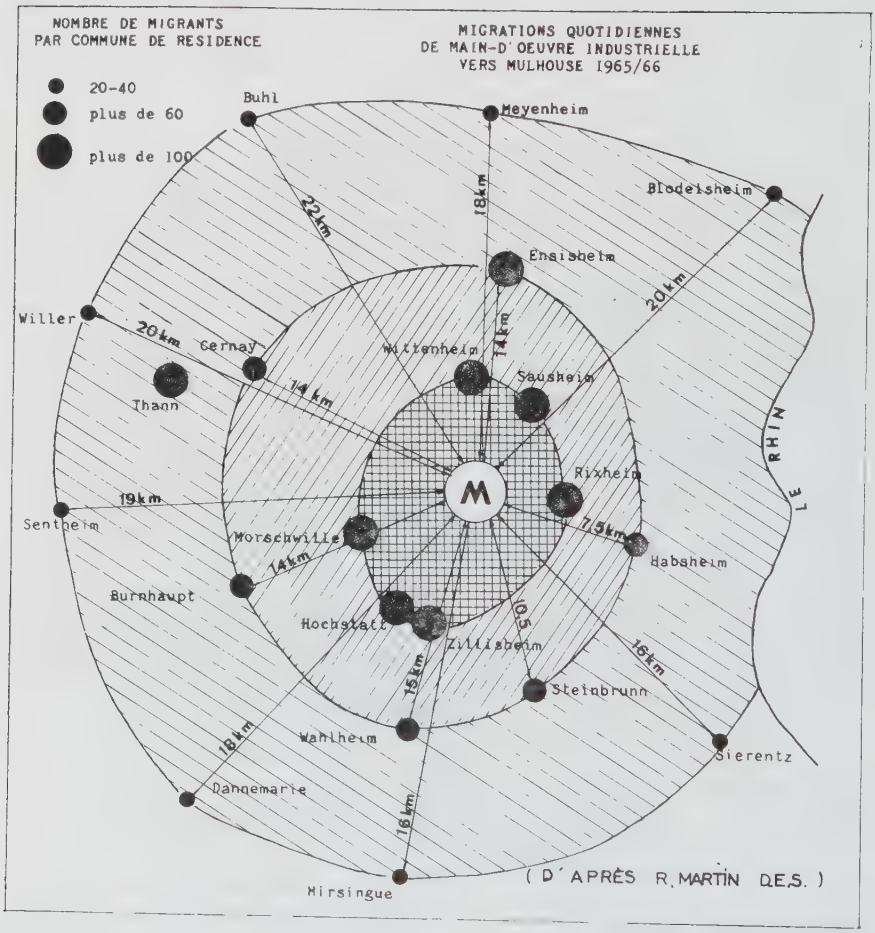
1. *La densité des mouvements pendulaires* est variable selon les secteurs et les moyens de locomotion employés. A l'Ouest de la Porte d'Alsace, en Haute-Saône et dans le Doubs, la grande majorité des migrants quotidiens n'utilisent pas le chemin de fer, maisles cars routiers et les automobiles ou les vélomoteurs. Le rôle des trains ouvriers, très importants avant la guerre de 1939-1945, est maintenant nul. Les cars, beaucoup plus souples, pratiquent un véritable ramassage à domicile dans les villages ; et les transports par S.N.C.F. ne représentent plus dans le Nord-Est de la Franche-Comté qu'à peine 5 % des migrations quotidiennes, en raison de la rigidité des horaires, de la fréquence très insuffisante des trains de voyageurs, et d'une desserte intéressant surtout les agglomérations urbaines les plus importantes ; par exemple, il est relativement facile de venir de Clerval et de l'Isle-sur-le-Doubs à Montbéliard, mais c'est déjà plus difficile de Colombier-Fontaine, pourtant plus proche, mais moins bien desservi. Par contre, le personnel féminin (environ 200 personnes), qui part chaque jour vers la Suisse, emprunte volontiers le train à Belfort, et surtout à Delle, où la fréquence des trains C.F.F. Delle-Porrentruy rend facile cette migration.

En Alsace du Sud, également, les dessertes ferroviaires sont réduites et n'intéressent qu'Altkirch et, à la rigueur, Dannemarie. L'agglomération de Mulhouse et les zones Sud-Est, entre Mulhouse et Saint-Louis, et Nord, entre Colmar et Mulhouse, sont bien desservies par des trains fréquents, et l'ouvrier a la possibilité, dans ces cas seulement, de combiner cars et S.N.C.F. Par exemple, dans le cas des Mines de Potasse, « le taux d'utilisation du car varie d'une façon inversement proportionnelle à la proximité du lieu de travail ou de la gare S.N.C.F. ; pour certaines localités, le car ne ramasse que 25 % des effectifs résidents » (14). La vallée de Thann (Thur) est aussi bien reliée à Mulhouse par des services S.N.C.F. fréquents ; au contraire, la vallée de la Doller (zone de Masevaux) doit faire pres-

(13) D'après R. MARTIN-GRUNENWALD, *Détermination de la zone d'influence de Mulhouse.*

(14) P. MEYER, « Les Mineurs du Bassin Potassique d'Alsace ». *Revue Géographique de l'Est*, 1963-1964, p. 352.

que totalement appel aux cars. Les liaisons commodes entre Belfort-Montbéliard, d'une part, et Mulhouse de l'autre, permettent des échanges assez abondants avec DOLLFUS-MIEG à Mulhouse, qui a



conservé 130 personnes de son personnel belfortain. Cependant, malgré des relations S.N.C.F. possibles, on constate, sur une statistique de 1963, que Dannemarie n'envoie que 13 ouvriers à Belfort, Montreux-Vieux 17, Altkirch aucun. Sur 103 hommes venant travailler à Belfort, en 1964, à partir du Haut-Rhin, 95 empruntent des cars réguliers ou des cars d'entreprises. C'est une situation, par conséquent, différente de celles de la Haute-Saône orientale et du Doubs septentrional.

L'un des aspects les plus originaux de la région est certainement ces longues migrations quotidiennes par cars d'entreprises de transport privé et par cars d'usines. Nous allons examiner le tracé des principaux réseaux de transport de personnel ouvrier, la fréquence des services, et l'évolution quantitative de ces mouvements pendulaires depuis vingt ans, selon les secteurs et selon les grandes entreprises.

Le réseau de transports le plus spectaculaire est celui de la Société des Automobiles PEUGEOT à Sochaux, qui comptait, en 1966, 88 lignes (horaire normal) à aller-retour quotidien et 111 lignes de doublage, à deux passages aller et retour quotidien. Chacune de ces lignes comporte un car appartenant, tantôt directement à la S.A. PEUGEOT, tantôt à une entreprise spécialisée, qui distrait de ses services réguliers plusieurs de ces cars, par exemple : les Monts-Jura, la Société Abel CARDOT, etc., tantôt enfin à un particulier, souvent employé lui-même à la S.A. PEUGEOT qui transporte les ouvriers de sa commune d'origine (cas fréquent dans le Sundgau). Si l'on tient compte des doubles passages, il y a en moyenne, par jour, sur la plupart des lignes, six passages, ce qui représente un trafic quotidien de 620 voyages, effectués par tous les temps !

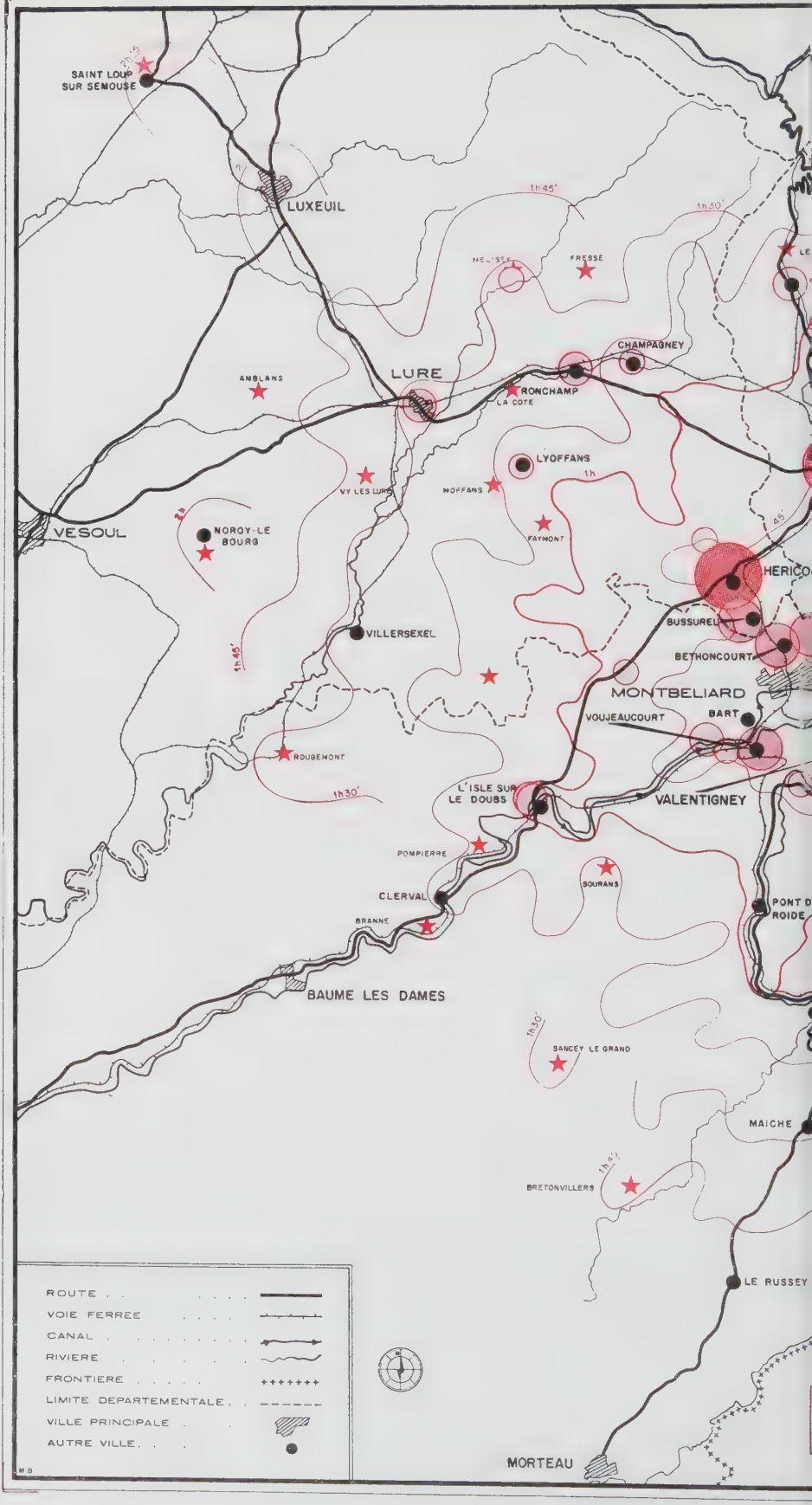
200 à 250 cars, au moins, stationnent en permanence devant les portes des usines de Sochaux, durant les heures ouvrables (de jour comme de nuit). Le trafic à la sortie des usines (matin et soir) est si intense, qu'il provoque régulièrement des embouteillages. Chaque jour, la zone de Montbéliard reçoit 7 000 travailleurs, en provenance de la Haute-Saône (3 300), du Territoire de Belfort (3 000) et du Haut-Rhin (750). Il s'agit de personnel masculin (dans sa quasi-totalité). Les lignes de cars s'égrènent sur des distances considérables. Les limites les plus extrêmes en étaient en octobre 1966 : Saint-Loup-sur-Semouse, au Nord-Ouest (70 km de Sochaux — trois heures et demie de voyages quotidiens), Noroy-le-Bourg à l'Ouest (60 km de Sochaux — à trois heures également de déplacement) et Rougemont (Doubs) (50 km), Branne au S.W de Clerval (à 42,5 km), Sancey-le-Grand (à 52,5 km) et Bretonvillers (52 km) au Sud, sur les plateaux du Jura septentrional (trois heures aller-retour de déplacement), Saint-Hippolyte (35,5 km) et Glay-Abbevillers (17 km) au Sud-Est ; du côté vosgien, les lignes s'arrêtent dans les vallées : à Raddon (63,5 km) avec quatre heures de trajet, à Mélisey (43,5 km) avec trois heures de trajet, à Plancher-les-Mines (39 km) et Fresse (45 km) (trois heures également), Auxelles-Haut (31 km) et Giromagny-Lepuix-Gy (32,5 km) (deux heures de trajet), enfin vers le Nord-Est, jusqu'à la vallée de la Doller, Sewen (49 km et 2 h 20 de trajet aller-retour). Aucune ligne ne franchit les cols vosgiens, en raison de l'enneigement important des hivers ; mais un certain nombre de Vosgiens effectuent des déplacements hebdomadaires par leurs propres moyens, sauf au cœur de l'hiver.

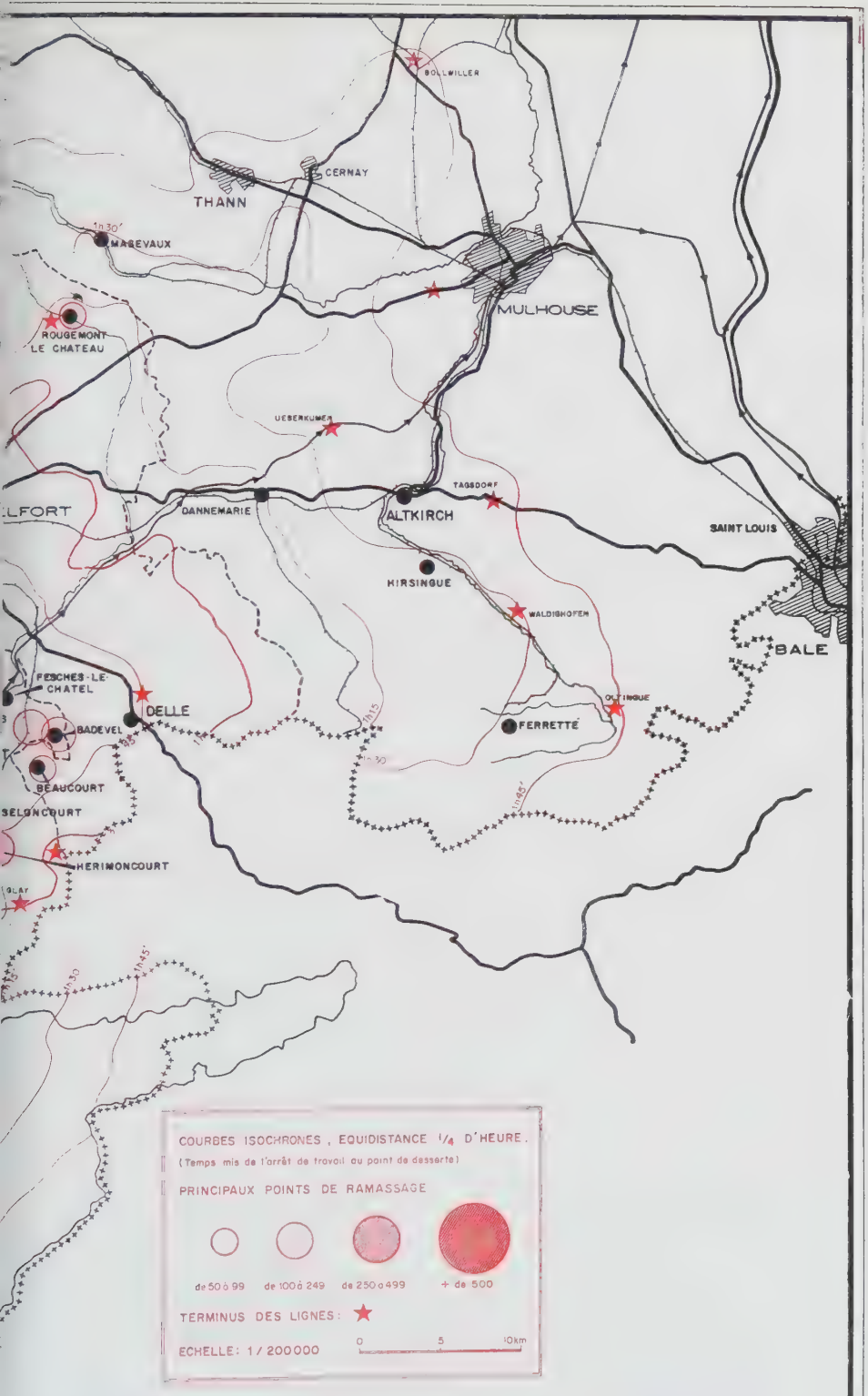
Le réseau des cars de ramassage PEUGEOT pénètre profondément en Alsace jusqu'à Bollwiller au N.E. de Cernay (58,5 km - 3 h 30

de trajet A.R.), à Burnhaupt-le-Haut (48,5 km - 3 h de trajet) et, surtout, au cœur du Sundgau, dans la zone d'Altkirch : à Tagsdorf (46,5 km - 3 h de trajet) et à Waldighoffen (49,5 km - 3 h également), ainsi que dans la zone de Ferrette, à Oltingue (53,5 km - 3 h 30 de trajet). Sauf en direction des vallées vosgiennes et de la Suisse, le réseau des cars s'étend sur une distance variant de 45 à 70 km.

2. *L'extension et la fréquence ont peu varié* au cours de la décennie 1955-1965. Si l'on compare les cartes de transport de personnel entre 1962 et 1966, il est aisé de constater que le nombre des lignes et le nombre des travailleurs transportés ont légèrement augmenté le long des grands axes, mais il existe une grande stabilité dans la répartition géographique d'ensemble et le nombre de personnes prises au terminus des lignes ; par exemple, à Noroy-le-Bourg (Haute-Saône), le chiffre des ouvriers transportés n'a pas varié entre novembre 1962 et octobre 1966, à Bretonvillers également, sur les plateaux de Maîche. On note cependant, de légères diminutions aux points terminus, mais une augmentation des prises en charge dans les grands points de passage. Les grands axes sont desservis maintenant deux fois par jour par cinq lignes de cars sur de grands parcours, comme Sochaux-Luxeuil par Héricourt et Lure et Sochaux-Mélisey ou encore Sochaux-Plancher-les-Mines et Sochaux-Giromagny. La fréquence des dessertes a, du reste, amené la population des migrants quotidiens, attachée à son ambiance rurale, à se concentrer en pavillons individuels le long de ces axes ; entre les recensements de 1954 et 1962, le phénomène est déjà fort visible sur la carte de l'évolution de la population totale. Toutes les communes sur les axes Luxeuil-Sochaux, ,Giromagny-Sochaux, Faverois-Delle-Sochaux et Villersexel-Melecey-Secenans-Granges-le-Bourg et Faimbe-Arcey-Sochaux ont connu des variations positives de population très marquées, de l'ordre de 25 à 35 %. Il y a des liens étroits entre cette poussée démographique et le réseau des cars Peugeot. Au contraire, les communes, situées à l'écart ou sur des axes moins desservis, ont connu des variations négatives et se dépeuplent rapidement de la masse des jeunes ouvriers transportés.

3. *Les habitués des cars sont essentiellement des ouvriers paysans* dans un rayon de 15 à 20 km autour de Sochaux, car la durée du trajet total entre une heure et une heure et demie permet le maintien d'une certaine exploitation agricole (nous étudierons cette question dans les transformations agricoles). Au delà de 20 km, il s'agit, en général, de travailleurs demeurés très attachés à leur patrimoine rural et qui refusent, malgré les durs et longs trajets quotidiens, de vivre dans les grands ensembles, bâtis par la S.A. Peugeot, autour de ses usines dans la zone de Montbéliard. En général, les usagers des cars sont d'un âge moyen supérieur à la quarantaine. Beaucoup de jeunes (et la masse du personnel de la


SAINT LOUP SUR SEMOUSE
LUXEUIL
LURE
AMBLANS
MELISEY
FRESSE
CHAMPAGNEY
RONCHAMP LA COTE
LYOFFANS
VY LES LURE
MOFFANS
FAYMONT
VESOUL
NOROY-LE BOURG
VILLERSEXEL
HERICO
BUSSUREL
BETHONCOURT
MONTBELIARD
VOUJEAUCOURT
BART
ROUGEMONT
L'ISLE SUR LE DOUBS
VALENTIGNEY
POMPIERRE
SOURANS
CLERVAL
BRANNE
PONT D ROIDE
BAUME LES DAMES
SANCEY LE GRAND
MAICHE
BRETONVILLERS
LE RUSSEY
MORTEAU
1h45'
1h30'
1h
45'
ROUTE
VOIE FERREE
CANAL
RIVIERE
FRONTIERE
LIMITE DEPARTEMENTALE
VILLE PRINCIPALE
AUTRE VILLE



DUREE MOYENNE DE TRAJET POUR LES OUVRIERS DE S.A. PEUGEOT TRANSPORTES PAR CARS D'ENTREPRISES

S.A. Peugeot est jeune — avec une moyenne d'âge de 32 ans en 1966) préfèrent, sauf exception, renoncer à ces longs trajets pénibles ; ils viennent habiter dans les grands ensembles, Ceci va de pair avec la désaffection des jeunes pour la terre. Certains jeunes aussi, malgré un coût plus élevé, préfèrent la voiture particulière ou le vélomoteur au car de ramassage, dans un plus grand souci d'indépendance.

Malgré une absence plus prolongée du domicile, bien des travailleurs sont incités à cette migration pendulaire par l'attrait des hauts salaires, pratiqués dans le Pays de Montbéliard. En effet, selon les statistiques officielles de la Sécurité Sociale, le salaire mensuel moyen de la région de Montbéliard est l'un des plus élevés de France après la région parisienne. A Sochaux, l'ouvrier moyen gagnait au début de 1965 : 890 F. par mois, alors que le salaire moyen est de 491 F. en Haute-Saône. Cette grande différence de traitement justifie les longs trajets quotidiens et ne permet pas aux industries locales de garder une main-d'œuvre masculine suffisante.

Mais les usagers des cars ouvriers veulent, en même temps, conserver leur indépendance et pouvoir se livrer, à l'occasion, dans leur village, à de menus travaux, voire à une activité artisanale plus ou moins clandestine — petit carrossier par exemple. C'est là une circonstance particulière et originale dont les industries ont dû s'accommoder.

Ce personnel transporté diminue donc avec lenteur. Malgré « la politique de rapprochement » de la S.A. Peugeot, tentée pour remédier aux lourdes dépenses que représentent ces réseaux de cars financés à 60 % par cette Société, près de la moitié du personnel travaillant à Sochaux préfère encore le ramassage quotidien à la vie en H.L.M. Pourtant, les longs enneigements et la relative fréquence des verglas posent des problèmes. Il arrive que les chaînes ne puissent fonctionner plusieurs jours de suite en hiver !

Ce transport par cars spécialisés favorise l'esprit d'équipe et la cohésion des groupes transportés. Chaque jour, en horaire normal (7 h 30-17 h) et dans les deux groupes de doublage (5 h-13 h et 13 h-21 h), les habitués montent dans les mêmes cars avec les mêmes chauffeurs. On retrouve les amis des villages voisins. On se connaît si bien que l'on cherche à faire équipe ensemble.

A l'arrivée, sur les parkings de Sochaux, les cars se rangent par zones de ramassage et les Sundgoviens s'interpellent dans leur dialecte rugueux, tandis que les travailleurs venus de la Haute-Saône fraternisent avec les jurons et plaisanteries de terroir. Ces migrants forment donc un véritable groupe social, mieux marqué que celui des habitants des grands ensembles, qui, leur travail terminé, s'ignorent dans leur grande cité. Durant les heures de trajet, de nuit comme de jour, les discussions sont nombreuses, l'on bavarde des affaires du village ou du secteur. N'ayant guère le temps d'assister aux réunions syndicales, ce groupe a montré cependant un

grand « tonus » dans certaines grèves, comme celle de 1965 (15), parce que les augmentations d'horaires les touchent plus que d'autres, en raison de la durée d'absence plus prolongée de leur domicile. Ce groupe, qui se fatigue davantage, est plus sensible encore à toute modification des cadences de production.

4. *Le rôle des cars d'entreprise.*

Devant la nécessité de recruter un personnel de manœuvres et ouvriers spécialisés (O.S.) dans les zones rurales, la plupart des grandes entreprises de la région ont dû procéder à l'organisation d'un réseau de cars, ainsi l'ALSTHOM et BULL-Belfort, la Mécanographie JAPY à Beaucourt, les Usines de Delle (S.I.D., U.D.D. et THECLA), S.A.C.M. et PEUGEOT à Mulhouse, les Usines Chimiques de Thann, la Cotonnière d'Héricourt, etc.

La meilleure manière de connaître l'ampleur de ces migrations journalières est leur étude dans le cas du Territoire de Belfort, au cœur de la Porte d'Alsace ; les statistiques de la Direction Départementale du Travail révèlent qu'environ 300 travailleurs viennent quotidiennement de Haute-Saône (295 hommes et 7 femmes seulement pour Belfort en 1963), plus de 100 viennent du Haut-Rhin vers Belfort (la plupart de l'Ouest du Sundgau) ; environ 365 viennent du Haut-Rhin travailler à Delle contre seulement 35 venant du Doubs, ce qui prouve l'attirance sochalienne pour le Doubs ; 155 hommes viennent travailler du Haut-Rhin à Beaucourt contre environ 80 personnes venant du Doubs. Aucune femme ne vient du Sundgau, car les mœurs sont encore très traditionnalistes (la femme qui travaille à l'extérieur est souvent mal considérée dans les villages) et surtout leur qualification est nulle. Or, le Territoire de Belfort dispose de nombreuses femmes actives mal employées au point que, en direction de Montbéliard, les départs journaliers à l'extérieur du Nord-Est de la Franche-Comté (de l'ordre de 3 700) concernent surtout du personnel féminin (Suisse et Haut-Rhin).

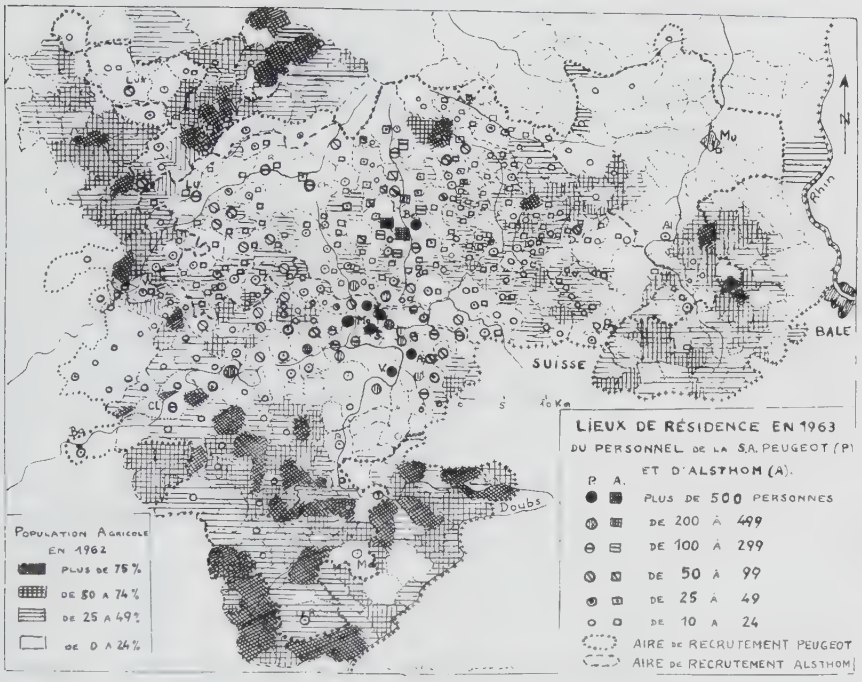
Là encore, dans ces migrations, le rôle des cars d'entreprises est essentiel. Pour prendre, comme exemple le cas d'ALSTHOM-Belfort, sur 6 850 membres du personnel résidant dans le Territoire de Belfort en 1963, 803 sont transportés et sur ces 803, 17 seulement avaient fait une demande de logement auprès de l'entreprise, ce qui montre là encore l'attachement au milieu rural.

Sur la carte de la répartition du personnel, l'aire géographique de l'ALSTHOM recoupe presque exactement celle de PEUGEOT en Haute-Saône s'étendant à toutes les vallées sud-vosgiennes, les zones de Luxeuil et de Saint-Loup, la vallée de l'Ognon moyen et le bassin de Saulnot (300 personnes étaient transportées de Haute-Saône en

---

(15) B. DEZERT, Communication à l'A.G.F. *Bulletin de l'Association de Géographes français*, janvier-février 1966, pp. 20 à 36. — Quelques aspects géographiques de la grève des Usines Peugeot, mai-juin 1965.

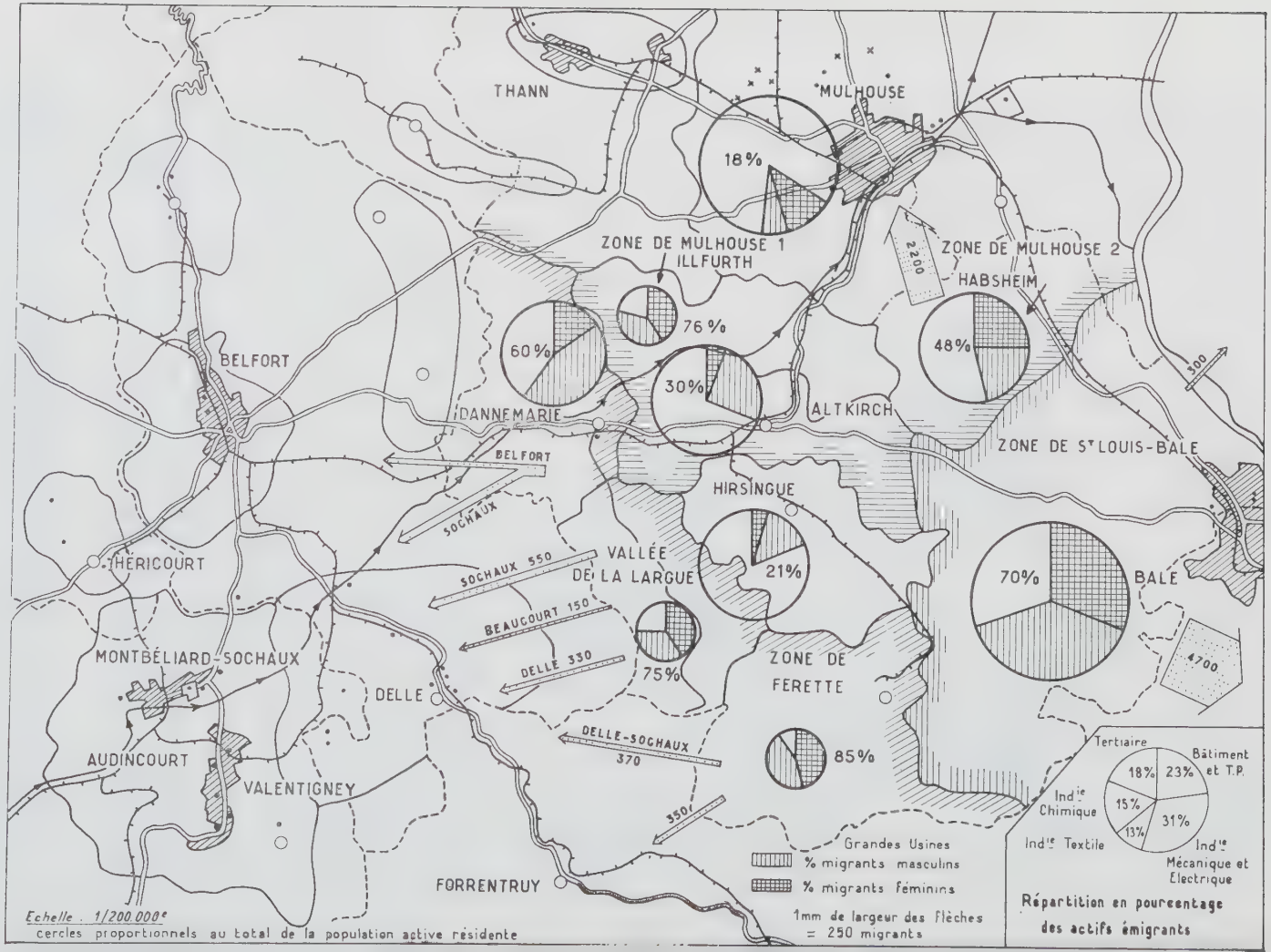
1963, alors que 10 demandes de logement à Belfort en émanaient seulement !). La limite méridionale est pratiquement la frontière avec le Doubs, où l'influence de PEUGEOT s'exerce sans partage. Dans



le Haut-Rhin, l'aire d'influence est restreinte à la vallée de la Largue et à celle de la Haute Doller (zone de Masevaux). De ces deux secteurs étaient transportés chaque jour vers Belfort 111 ouvriers (aucune femme) en 1963. Le tableau suivant concernant le personnel transporté par services de cars particuliers, exprime les tendances d'évolution :

	Territoire de Belfort		Haute-Saône		Haut-Rhin		Total transporté	Total effectif usine
	H	F	H	F	H	F		
Janvier 1960 ...	758	38	320	7	114	—	1 237	7 995
Octobre 1963 ..	769	34	294	7	111	—	1 215	7 460

Compte tenu d'une légère diminution des effectifs totaux employés, le nombre des transportés demeure identique à deux années d'intervalle et prouve, comme dans le cas de la S.A. PEUGEOT, la


THANN
MULHOUSE
18%
ZONE DE MULHOUSE 1
ILLFURTH
ZONE DE MULHOUSE 2
HABSHEIM
2200
60%
76%
48%
30%
BELFORT
DANNEMARIE
ALTKIRCH
300
ZONE DE St LOUIS-BALE
BELFORT
SOCHAUX
HIRSINGUE
THERICOURT
SOCHAUX 550
VALLÉE
DE LA LARGUE
21%
70%
BALE
BEAUCOURT 150
DELLE 330
75%
4700
MONTBÉLIARD-SOCHAUX
ZONE DE
FERETTE
DELLE
DELLE-SOCHAUX
370
85%
AUDINCOURT
VALENTIGNEY
350
FORRENTRUY
Grandes Usines
% migrants masculins
% migrants féminins
1mm de largeur des flèches
= 250 migrants
Tertiaire
Bâtiment
et T.P.
Ind^le
Chimique
Ind^le Textile
Ind^le
Mécanique et
Électrique
18%
23%
15%
13%
31%
Répartition en pourcentage
des actifs émigrants
Echelle : 1/200 000^e
cercles proportionnels au total de la population active résidente

permanence du phénomène. On notera le faible nombre de femmes transportées, la plupart venant de communes proches de Belfort.

Certains secteurs sont drainés par les cars ouvriers plus que d'autres. Ainsi, la zone sous-vosgienne de Haute-Saône dans le quadrilatère Héricourt-Champagney-Ronchamp-Lure-Villersexel-Secenans est parcourue à la fois par les lignes de cars menant à Sochaux, à Belfort et à Héricourt. De même, la Mécanographie Japy de Beaucourt, les usines d'appareillage électrique de Delle et l'Alsthom drainent également par cars de ramassage le Sundgau belfortais et alsacien jusqu'au secteur d'Altkirch. Les communes situées dans ces secteurs à fort ramassage (ou dans leur proximité immédiate) ont un pourcentage d'actifs du secteur secondaire à 80 %, certaines même de 90 à 95 %.

Les transports par cars d'entreprises sont moins abondants dans la région de Mulhouse, parce que l'essentiel du personnel ouvrier réside dans l'agglomération mulhousienne en raison de l'ancienneté de son essor industriel : sur 2 558 ouvriers employés par la S.A.C.M. de Mulhouse, à la date du 10 mars 1967, 1 818 sont domiciliés à Mulhouse et dans la périphérie — pour eux, il n'y a pas, en principe, de problème de transport ; 276 viennent par leurs propres moyens, surtout du Bassin Potassique et du Sundgau ; 84 sont transportés par des cars particuliers ; mais 380 empruntent la S.N.C.F. et les autobus réguliers. Plus de 150 viennent de Belfort et 66 de Saint-Louis en rapport avec les anciennes implantations de la S.A.C.M. dans ces deux villes. Certains ouvriers ont voulu conserver des liens avec la « société-mère » de l'Alsthom. Les réseaux de cars d'entreprises ne sont donc pas les seuls utilisés dans la zone de Mulhouse. Selon P. Meyer « 65 % environ des effectifs ouvriers résidant hors du bassin potassique utilisent les cars M.D.P.A., 15 %, le chemin de fer et les 20 % restants rejoignent leurs lieux de travail par les services d'autobus mulhousiens ou par leurs propres moyens ; pour certaines localités, le car ne ramasse que 25 % des effectifs résidants » (16).

5. *Les mouvements pendulaires frontaliers.*

Une enquête effectuée en 1963 dans le Sundgau sur les migrations journalières par la Direction Départementale du Travail, de l'Emploi pour le Haut-Rhin (de Colmar) a donné les résultats suivants : près de 8 500 salariés quittent journellement cette région qui ne reçoit, en contrepartie, que 300 travailleurs (solde migratoire journalier négatif de 8 200 personnes environ).

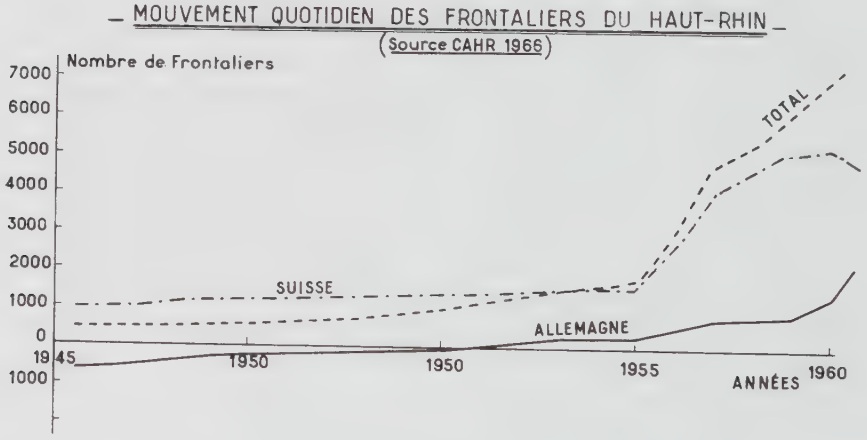
Les départs vers la Suisse les plus nombreux ont considérablement augmenté depuis 1954 (ils ont dans l'ensemble triplé), ce qui signifie hélas ! un appauvrissement industriel du Sundgau. Le diagramme du mouvement quotidien des frontaliers (Source

(16) P. Meyer, *op. cit.*, p. 352.

C.A.H.R.-Mulhouse-1966) montre une sorte de plafonnement à 5 000-5 500 pour les migrations vers la Suisse en raison d'implantations d'usines bâloises dans le « coin frontalier » de Saint-Louis-Huningue.

Les sorties avaient lieu en 1965 principalement : vers la Suisse (4 700), l'Allemagne Fédérale (300) (17), l'agglomération mulhousienne (2 200), vers Montbéliard-Sochaux (550), vers Delle (360), vers Beaucourt (150), vers Belfort (130). L'importance des migrations vers la Suisse est surtout le fait de Saint-Louis-Huningue, qui ne sont en fait que les faubourgs français de Bâle (17 bis). L'attirance mulhousienne s'explique aisément par les relations anciennes et le rôle joué par le dialecte alsacien qui rapproche les ouvriers sundgoviens de leurs camarades mulhousiens ; mais Montbéliard-Sochaux a une attraction supérieure au Pays de Bade et à Delle. Par contre, Belfort attire peu les Sundgoviens, moins que Delle et Beaucourt, surtout depuis le repli de D.M.C. sur Mulhouse..

Les entrées dans le Sundgau ont lieu exclusivement pour Saint-Louis (plus de 200 dont 150 étrangers) et pour le canton d'Altkirch (80 Mulhousiens).



6. *Les déplacements par moyens de transport personnels* sont difficilement saisissables (sauf au passage des frontières), mais semblent, *a priori*, peu importants, inférieurs très nettement à ceux s'effectuant vers la zone industrielle de Belfort-Montbéliard. Les migrations sundgoviennes concernent presque toutes des déplacements en cars de plus de 10 km à l'aller, mis à part les échanges

(17) Ces sorties journalières vers l'Allemagne Fédérale avaient triplé en 1968. en raison du dynamisme des usines de Weil et Lorrach.

(17 bis) Voir la carte sur l'émigration journalière de la population active du Sundgau en 1963-1965 par zones d'emplois.

frontaliers entre Saint-Louis-Huningue, Bâle et l'Allemagne (Lörrach).

Certains déplacements journaliers vers Montbéliard-Sochaux, Delle, Beaucourt et Belfort apparaissent *d'une amplitude exagérée* (deux à trois heures de déplacement quotidien aller-retour pour certains travailleurs) et ne s'expliquent que par l'attrait des hauts salaires de cette zone. Le Sundgau distribue, dans la Mécanique, par exemple, des salaires inférieurs de 15 à 25 % à ceux de Mulhouse. La différence de salaires dans les mêmes branches est supérieure à 20 et même 30 % entre le Sundgau et la zone de Montbéliard-Sochaux, qui s'aligne sur les salaires de la métallurgie parisienne (différence analogue en gros à celle qui existe entre la Haute-Saône et Montbéliard).

A noter encore des mouvements d'une certaine importance à l'intérieur de la zone du Sundgau vers Saint-Louis-Huningue et la zone de l'aéroport de Blotzheim (aéroport Bâle-Mulhouse), points d'attirance pour environ 500 habitants des cantons de Ferrette-Altkirch-Hirsingue.

En résumé, dans le Sundgau, plus du cinquième des actifs est contraint de trouver son gagne-pain à l'extérieur et doit consentir de longs déplacements en cars réguliers ou d'entreprises ; ce pourcentage est certainement supérieur pour l'arrondissement d'Altkirch pris isolément.

D'une manière générale, et quelles que soient l'entreprise et la zone considérées, les cars privés font presque du porte à porte dans certaines communes rurales, augmentant ainsi la durée totale du trajet et le coût du transport. La tendance est cependant à la diminution de ce genre de ramassage qui se justifiait lorsque la main-d'œuvre était nécessaire à l'expansion d'une grande entreprise. Les usines Peugeot de Sochaux n'emploient que 5 000 personnes domiciliées à plus de 20 km de leur lieu de travail, sur les 12 500 ramassés chaque jour et sur un effectif total de 25 800.

7. *Réduction relative des migrations.*

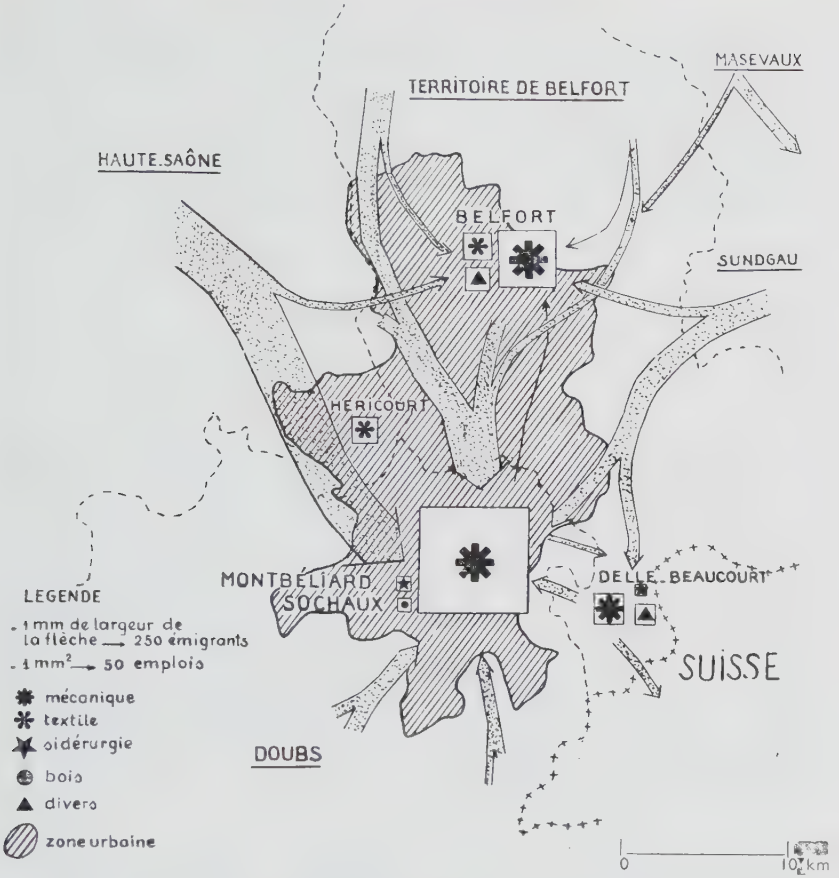
Depuis 1963, la réduction du personnel à l'Alsthom-Belfort, le transfert de certaines fabrications de Peugeot à Mulhouse-Ile Napoléon, le plafonnement des effectifs, à peu près réalisé à Sochaux, ont eu pour effet de réduire les migrations. L'aire de ramassage de Peugeot et de l'Alsthom, dont le rayon moyen est *grosso modo* de 50 km autour de Sochaux et de Belfort, sauf du côté de l'Ajoie helvétique, a tendance, sinon à se rétracter en superficie, du moins à diminuer en densité dans la mesure où certaines lignes de cars ont été abandonnées ou réduites quant au nombre de véhicules qui les desservent. Le porte à porte a le plus souvent cessé. On a regroupé les arrêts aux points importants pour diminuer les frais à la charge de la Société par jour travaillé. Par contre, les lignes se sont multipliées en ce qui concerne les liaisons entre les grandes agglomérations et les cités de résidence d'une part, les

grandes usines de l'autre. Par exemple, la densité du trafic est plus forte sur les axes Lure-Héricourt, Montbéliard-Giromagny, Belfort-Montbéliard et vice-versa, Sochaux-Hérimoncourt, Sochaux-Morvillars-Bourogne et Sochaux-Dannemarie, lignes plus courtes, avec moins de points d'arrêts, mais plus fréquemment desservies. Les aléas liés aux routes enneigées ou verglacées qui perturbent les horaires et les rendements des ateliers sont ainsi plus réduits.

8. *Les conséquences sur l'urbanisation.*

Cet allègement et cette concentration sur certains axes préférentiels ont eu, depuis 1963, des conséquences sur l'urbanisation accélérée des routes, le long desquelles le trafic pendulaire est le plus denes. De ce fait, de Giromagny à Hérimoncourt et d'Héricourt à Delle, la nébuleuse urbaine est plus « vertébrée ». L'arrêt de la pénurie de logements autour de Montbéliard-Sochaux, Belfort et Mulhouse, a permis de réduire les flux quotidiens ; mais le ramassage n'est pas près de disparaître, car beaucoup de travailleurs sont très attachés à leur petit « lopin de terre », et on constate même un reflux des grands ensembles vers les petits pavillons situés le long des routes où passent chaque jour les cars. Le phénomène a donc sans doute atteint son point culminant entre 1963 et 1965. Il ne faut pas oublier aussi que les industries automobiles et électromécaniques ont aligné leurs salaires sur les salaires parisiens, et qu'il en résulte un niveau de vie élevé, qui se traduit par l'utilisation de plus en plus importante de vélomoteurs et, surtout, de voitures particulières. Cette transformation du niveau de vie se marque par une réduction sensible du nombre des bicyclettes et, corrélativement, une augmentation très importante du trafic automobile. Les parkings pour autos particulières ont été quadruplés et ils s'avèrent très insuffisants autour des usines Peugeot et Alsthom.

On assiste donc, non à une réduction quantitative des migrations quotidiennes, qui demeureront longtemps importantes dans cette région et devraient justifier une amélioration rapide du réseau routier, mais à une transformation qualitative, en ce sens que les services de cars s'amenuisent tandis que le trafic routier général grandit. Le seul tronçon routier de Franche-Comté connaissant une circulation routière supérieure à 6 000 véhicules par jour se situait, en 1960, entre Belfort et Sochaux-Montbéliard. En 1967, cet axe a dépassé les 10 000 véhicules/jour, ce qui signifie que le nombre des usagers de l'automobile, en provenance essentiellement des usines, a pratiquement doublé. C'est un phénomème presque unique dans les zones industrielles provinciales de France ; mais ce phénomène contribue à la dispersion plus qu'au groupement autour des lieux de travail, et favorise une rapide urbanisation des campagnes dans un rayon de 20 km autour des deux pôles industriels de Belfort et surtout de Montbéliard. Les cars se justifient pour les longs trajets, principalement en hiver, dans un rayon supérieur à 20 km.



Les migrations pendulaires vers les grandes usines de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard en 1966.

TABLEAU 1

Evolution des migrations journalières. L'exemple du Territoire de Belfort
Emigration journalière

Années	1962	1963	1964	1965	1966
Vers Haut-Rhin	276	360	374	389	314
Vers Doubs	2 552	2 781	2 713	2 837	2 847
Vers Haute-Saône	13	15	53	82	69
Vers Suisse	162	206	284	291	329
Total	3 003	3 362	3 424	3 599	3 559

Immigration journalière

Années	1962	1963	1964	1965	1966
Du Haut-Rhin	702	624	636	586	542
Du Doubs	52	112	133	151	179
De la Haute-Saône	322	316	310	310	316
Total	1 076	1 052	1 079	1 047	1 037
Solde	— 1 927	— 2 310	— 2 345	— 2 552	— 2 552

Source : Direction départementale de la main-d'œuvre, Belfort, 1967.

Nota : Le solde est toujours négatif, mais l'écart s'est accru de 622 entre 1962 et 1966. L'immigration du Haut-Rhin a diminué (— 160). Elle est stagnante en provenance de la Haute-Saône (— 6) et en augmentation rapide en provenance du Doubs (+ 127) surtout pour la main-d'œuvre féminine du tertiaire. L'émigration est en nette augmentation surtout vers le Haut-Rhin, la Haute-Saône et en Suisse, ce qui démontre la moins grande force d'attraction des usines de Belfort et de Delle, avec fort appel à la main-d'œuvre féminine, notamment en Suisse. Les loyers pratiqués à Belfort étant moins élevés que ceux de Montbéliard, plus particulièrement dans le secteur H.L.M., la domiciliation d'employés de Peugeot est importante à Belfort (statistiques établies par la Direction Départementale de la Main-d'Œuvre).

Tableau 2

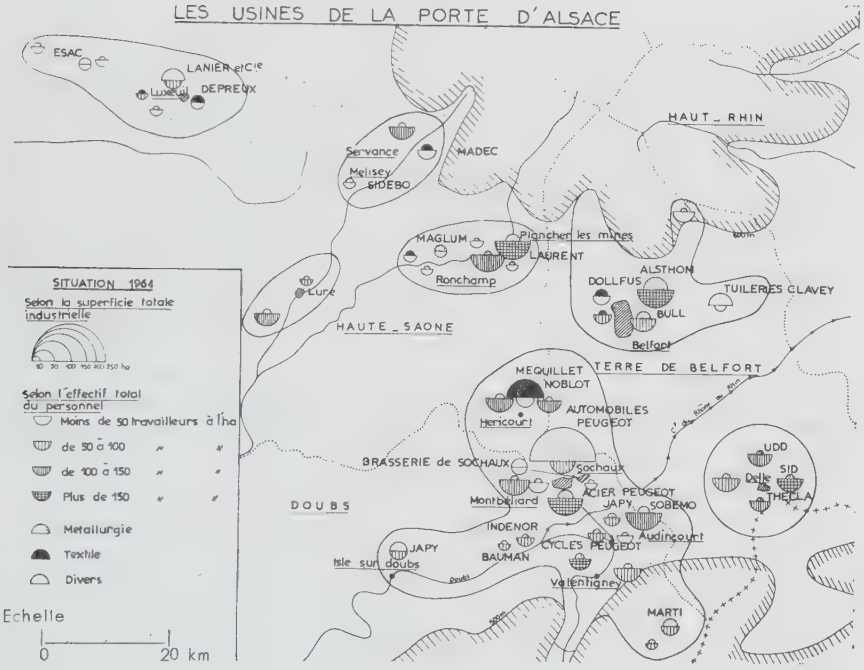
Lieux de travail des migrants quotidiens du département hors du Territoire de Belfort (1966)

	Hommes	Femmes	Total
S.A. Peugeot (Sochaux)	2 763	84	2 847
Filature Dollfus-Mieg (Mulhouse) ..	16	224	240
Tissage Brendlin (Dannemarie) ...		14	14
Tissage Koechlin (Masevaux)	13	25	38
Filature et Tissage de Thann		10	10
Cotonnière d'Héricourt	22	44	66
Fond. Reboud (Plancher-les-Mines)	3		3
S.A.C.M. (Masevaux)	5	1	6
Filature et Tiss. (Montreux-Vieux) .		6	6
Suisse (Porrentruy)	93	236	329

Au total : Haut-Rhin : 314 - Doubs : 2 847 - Haute-Saône : 69 - Suisse : 329.

Source : Direction départementale de la main-d'œuvre, Belfort, 1967.

On notera la prépondérance écrasante de l'attraction de la S.A. PEUGEOT à Sochaux pour les hommes et de DOLLFUS-MIEG de Mulhouse pour les femmes, la plupart anciennes ouvrières des usines D.M.C. de Belfort, aujourd'hui repliées sur Mulhouse. La Suisse attire les femmes plus que les hommes parce que le sous-emploi féminin est chronique dans le Territoire de Belfort. Vers la Haute-Saône, en dehors de la Cotonnière d'Héricourt, l'attirance des migrants quotidiens est très faible, en raison de grandes disparités de salaires.



CHAPITRE III

LES VARIATIONS QUALITATIVES DE LA POPULATION ACTIVE INDUSTRIELLE

Le développement du monolithisme industriel, l'afflux d'une main-d'œuvre d'origine rurale non qualifiée dans des secteurs où, traditionnellement, depuis deux siècles au moins, l'ouvrier qualifié était en position privilégiée, l'appel à des techniciens supérieurs venus renforcer les techniciens locaux pour le contrôle des machines automatiques, tous ces faits n'ont-ils pas modifié profondément la physionomie de la population laborieuse de la Porte d'Alsace ? Le clivage des niveaux de qualification est beaucoup plus tranché semble-t-il, et l'évolution apparaît s'être faite, en premier lieu dans le sens d'une diminution de l'importance relative des ouvriers qualifiés par rapport à l'ensemble du personnel, mais aussi vers un renforcement progressif en pourcentage des ouvriers professionnels et des ouvriers commissionnés, ainsi que dans une part plus grande donnée aux techniciens supérieurs et aux ingénieurs spécialisés.

Pour constater cette évolution, il n'est que de se reporter au tableau des catégories de salariés d'usine de la S.A. Peugeot en 1961, en 1964 et en 1966. Le nombre des ouvriers spécialisés s'est légèrement renforcé, mais la part dans l'ensemble du personnel est tombée de 72 % en 1961 à 60 % en 1966, tandis que celle des O.P. et surtout des O.C. (ouvriers commissionnés) n'a cessé de se renforcer, passant de 14 % en 1961 à 24 % en 1966. Actuellement le quart du personnel à Sochaux est hautement qualifié. Alors peut-on parler de déclin des ouvriers qualifiés ?

1) *Renforcement numérique des ouvriers faiblement qualifiés et diminution quantitative des ouvriers qualifés.*

L'ouvrier de la Porte d'Alsace a contribué à la renommée des usines par son célèbre « coup de main » et son souci d'un travail de précision, qu'il avait hérité sans nul doute du travail horloger.

La croissance continue des grandes usines a amené une absorption rapide par celles-ci des O.P., dégagés par la réduction de la production horlogère dans le Pays de Montbéliard. Les usines ont longtemps réalisé surtout du travail à façon, comme ce fut le cas pour la vieille Société Alsacienne de Construction Mécanique de

Mulhouse et comme c'est encore en partie le cas de l'ALSTHOM, qui compte 40 % d'O.P., près de 30 % de mensuels (cadres et collaborateurs), contre 24 % d'O.S. et de manœuvres.

Le travail sur chaînes et en série a favorisé, au contraire, les manœuvres et ouvriers non qualifiés, depuis la dernière décennie. Dans la vieille S.A.C.M. (HISPANO-ALSACIENNE) de Mulhouse, la fabrication en série des moteurs diesel est en train de renverser les proportions : au 1er février 1966, on comptait 3/5 d'ouvriers qualifiés (P_1, P_2, P_3) contre 2/5 d'O.S. et de manœuvres. A la SOBEMO de Beaucourt (fabrique de petits moteurs), la fabrication de série permet un nombreux personnel féminin peu qualifié, mais habile pour les bobinages et les montages en série : sur 700 ouvriers, on ne compte que 150 O.P. Dans la nouvelle usine de BULL à Belfort, la proportion des O.S. est plus de quatre fois et demie supérieure à celle des O.P. depuis 1961. La Société PEUGEOT et Cie d'Audincourt, pourtant spécialisée dans la fabrication d'aciers laminés et d'outillage, n'a plus besoin d'autant d'O.P. dans les zones de l'usine, où le travail de précision est réalisé automatiquement par des machines-transfert, dont la précision est souvent de l'ordre du micron. C'est pourquoi, en 1966, sur 2 300 ouvriers masculins, 540 seulement étaient O.P. et 296 « mensuels ».

TABLEAU DES CATÉGORIES DU PERSONNEL DE LA S. A. PEUGEOT-SOCHAUX

ÉVOLUTION SUR CINQ ANS

a) *en 1961 :*

Sur effectif total de 22 844 personnes :

Manœuvres		: 339		
Ouvriers spécialisés	OS_1	: 481		
	OS_2	: 13 167	(72 % du total ouvriers)	
Ouvriers professionnels	OP_1	: 2 291	(14 % du total ouvriers)	3 438
	OP_2	: 549		
	OP_3	: 688		
	OC	: 479		

(OC = ouvriers commissionnés ; catégorie de salariés particulière à la région, intermédiaire entre les P_3 et chefs d'équipe.)

b) *en 1964 :*

Manœuvres		: 308	
Ouvriers spécialisés	S_1	: 323	
	S_2	: 13 766	
Ouvriers professionnels	P_1	: 3 229	4 625
	P_2	: 667	
	P_3	: 729	
Régleurs appointés		: 308	
	OC	: 591	

c) *en 1966 :*

Manœuvres	: 211	
Ouvriers spécialisés (S_1 et S_2)	: 13 899	(60 % du total ouvriers)
Ouvriers professionnels (P_1, P_2, P_3)	: 4 779	
Régleurs appointés	: 306	
OC	: 648	

Renforcement progressif des OP et OC.

Stabilité de plus en plus nette des OS_2.

Source : Direction du personnel S. A. Peugeot, 1967.

Il faut dire que l'on assiste à une pénurie de plus en plus grave d'ouvriers hautement qualifiés, originaires de la région. Toutes les réserves ont été maintenant épongées. Par contre, le rôle des O.P. croît en raison inverse de leur rareté. Les ouvriers ajusteurs se trouvent de plus en plus difficilement. Les jeunes, sortis de l'Ecole d'Apprentissage Peugeot, avec un simple C.A.P., font carrière très vite aux Usines de Sochaux, alors que la proportion des jeunes sortis de l'E.A.P. est sensiblement constante (entre 75 et 100 par an).

L'évolution est récente : dans le Territoire de Belfort, les O.P. et contremaîtres représentaient encore en 1954 un effectif supérieur aux O.S. (26 % O.P. contre 16,5 % O.S.). En 1962, les proportions sont renversées (22,6 % O.S. contre 18,7 % O.P.). Pour satisfaire leurs besoins, les usines ont dû s'adapter à cette situation de pénurie, après s'être disputé les meilleurs ouvriers. Des ententes tacites ont été conclues entre les grands constructeurs, pour éviter une fuite des O.P. vers les secteurs et les firmes à plus haut niveau de salaires. Les chaînes fonctionnent désormais grâce aux manœuvres, aux $O.S._1$ et aux $O.S._2$. Elles permettent une utilisation d'ouvriers sous-qualifiés originaires de Haute-Saône et du Sundgau. Dans ce dernier secteur, une enquête sur l'emploi en 1966 estimait à 88 % des effectifs totaux des actifs le nombre des O.S. et des manœuvres. L'ouvrier n'a plus besoin sur une chaîne de concevoir une fabrication, et de fignoler son travail. Il lui faut seulement acquérir un certain nombre d'automatismes, de réflexes permettant de répondre aux cadences imposées. Sa vie est d'autant plus abrutissante que les fabrications qu'il doit fournir sont toujours identiques.

Obligés d'automatiser fortement pour accroître les cadences de fabrication et pour pallier la rareté des O.P., les usines de la Porte d'Alsace n'offrent plus la gamme de qualifications spécialisées d'autrefois. C'est ainsi qu'à la S.A. Peugeot, un ajusteur professionnel, un aléseur, un fraiseur éprouvent de grandes difficultés de placement parce que ce sont les machines-transfert qui les remplacent. Sauf pour le villebrequin, le « coup de main » n'est plus tellement nécessaire et le matriçage est automatisé à Mulhouse-Ile

Napoléon. La qualité manuelle de l'ouvrier, richesse de base de la mécanique de précision régionale, n'a plus d'importance.

Cependant, cinq catégories professionnelles profitent de l'introduction de ces machines-transfert : les $O.S._2$ conducteurs de machines et contrôleurs, les régleurs et outilleurs professionnels, les techniciens de préparation des chaînes, les contrôleurs de fabrication, les électriciens et électroniciens spécialistes. Leurs responsabilités sont beaucoup plus grandes, leur niveau de salaire plus élevé et leur promotion plus rapide. Tel ouvrier entré à la S.A. Peugeot avec un C.A.P. d'électricien devient en trois ans ouvrier commissionné. Tel embauché aide-électricien ($O.S._2$) en 1956 se retrouve en moins de huit ans P_3 en 1964, puis adjoint technique (18).

Peut-on dans ces conditions parler encore d'une diminution de l'importance des ouvriers qualifiés ? Il semble que leur rôle s'accroît de plus en plus et que l'on se trouve même en situation de pénurie dans beaucoup d'usines.

2) *Les nouveaux besoins en ouvriers très spécialisés.*

Alors que la décennie précédente avait connu une période d'embauche massive d'ouvriers sans qualification, entraînant une perturbation énorme dans la qualification de la main-d'œuvre régionale, il semble bien que le mouvement s'est inversé : stagnation de plus en plus grande du nombre des O.S., accroissement continu du nombre des O.P. Les statistiques suivantes montrent une évolution en ce sens chez les Grands Constructeurs (19).

1. *S.A. Peugeot - Sochaux*

Ann.	Man.	Ouvriers O.S.	Ouvriers O.P.	Mans.	Collab.	Ing. et cadres	Total de l'effectif
1958	1,7 %	61,8 %	15,5 %	3,5 %	15,5 %	2 %	18 295
1964	1,2 %	54,9 %	20,3 %	3,9 %	19,5 %	2,2 %	23 574

2. *Alsthom - Belfort*

1959	4,7 %	27,5 %	37,2 %	26 %	—	4,6 %	7 907
1964	4,1 %	21,3 %	40 %	28,6 %	—	6 %	7 243

Entre 1958 et 1964, la tendance est donc visiblement à un accroissement de l'importance relative des O.P. La proportion des

(18) Renseignements obtenus grâce à l'exploitation manuelle du fichier de la Direction du Personnel de la S.A. Peugeot, qui mérite toute notre gratitude.

(19) Statistiques établies après enquête auprès de la direction du personnel des deux grandes firmes.

O.S. décroît plus vite que la proportion des O.P. et mensuels n'augmente. La part des mensuels et des collaborateurs, celle des ingénieurs et cadres dans ces deux usines, par rapport à l'ensemble du personnel, est sensiblement plus importante. Autrement dit, l'introduction des machines-transferts a réduit la main-d'œuvre de base non qualifiée dans des proportions notables. Les « professionnels » et « mensuels » en ont été les grands bénéficiaires. C'est, du reste, une évolution générale dans toutes les usines, ayant adopté l'automatisation dans la fabrication en série.

Cependant, cette évolution a des conséquences importantes sur le marché de l'emploi dans la région. Ce marché tend à réduire les emplois de non qualifiés et à restreindre celui des qualifiés moyens. Les examens et tests d'embauche sont de plus en plus rigoureux à l'entrée des usines de grande construction mécanique.

Que peut donner le recrutement régional ? Sans doute, un bon nombre de jeunes sont attirés par une promotion rapide. Dans toutes les agglomérations de la Porte d'Alsace, la fréquentation de l'enseignement technique l'emporte pour les garçons sur l'enseignement classique. Montbéliard détient le record de scolarisation technique avec 62 % des scolarisés, suivie par Luxeuil (53 %), qui se trouve être plus « technique » encore que Belfort et que Delle (52 et 48 %) (20). Mais il s'agit de zones où la scolarisation est plus forte, avant 20 ans, que le salariat, en raison d'un niveau de vie plus élevé (50 % pour le groupe d'âge de 14-19 ans dans les zones à la fois urbanisées et industrielles de Montbéliard, Delle, Belfort, contre 40 % pour le salariat). Or, dans les zones industrialisées, où sont incluses de nombreuses communes rurales (zone d'Héricourt, Lure, Altkirch, Dannemarie, Huningue), la scolarisation entre 14 et 19 ans est moins élevée (de 35 à 40 %) que le salariat (50 %). Ces régions se trouvent donc en difficulté sur le plan de la qualification, d'autant plus que l'apprentissage à l'intérieur des grandes entreprises diminue de plus en plus et que l'on embauche sur qualification ; il faut noter aussi que l'enseignement dispensé dans les collèges techniques des zones à prédominance rurale prépare plus aux métiers artisanaux traditionnels, selon F. Faure-Soulet (21) qu'à la haute technicité des industries mécaniques et électromécaniques.

Il en résulte que les besoins en O.P. et cadres qualifiés ne sont plus suffisamment couverts par le seul enseignement technique et la promotion du travail : l'offre excède maintenant la demande régionale.

Sans doute, nombreux sont encore les autodidactes fournis par la promotion du travail. Le Groupe Peugeot, par exemple, choisis-

---

(20) Renseignements tirés d'une enquête de F. Faure-Soulet, L'orientation scolaire et professionnelle après 14 ans dans les régions de Belfort-Montbéliard et de la Haute-Saône, 27 p. Annexes statistiques. Association industrielle, Belfort, janvier 1961.

(21) F. Faure-Soulet, *op. cit.*

sait et sélectionnait ces autodidactes dans les ateliers, jusque vers 1955-1960, pour en faire des contremaîtres, puis des chefs d'ateliers et même des ingénieurs d'usines, cadres dévoués et de valeur ; mais leur formation mathématique et technique de base ne leur permet plus, sans recyclage important, de suivre l'évolution des techniques. Au surplus, l'autodidacte, gloire de l'industrie régionale, comptant souvent parmi les meilleurs ouvriers de France, se fait rare, en raison même des origines rurales de la majorité des O.S. Ces derniers, qui ont déjà souvent bien du mal à s'adapter aux cadences (et certains pratiquent encore la double activité), ne cherchent guère à se perfectionner ou, tout au moins, n'en ont pas le loisir.

D'après les statistiques du C.I.P.E.S. (Centre de Promotion Economique et Sociale fondé, au Château Sahler, à Exincourt, en 1962), la majorité des auditeurs des cours de perfectionnement sont des chefs d'équipes et des contremaîtres sortis du « rang », mais habitant les zones urbanisées de l'agglomération de Belfort-Montbéliard.

Autrefois, avant la seconde guerre mondiale et jusque vers 1955, l'ouvrier bien noté par ses chefs avait l'espoir et l'ambition de devenir professionnel très qualifié P_3. Il avait parfois, comme le disait Napoléon, un bâton de maréchal dans sa giberne. Encore actuellement sur cinq cents ingénieurs et cadres (524 en 1965 — 516 en 1966) à la S.A. Peugeot, plus de la moitié sont « sortis du rang », après être entrés à l'usine avec un simple C.A.P. d'ajusteur ou de tourneur !

Aujourd'hui, la situation est bien différente. Le monolithisme industriel a entraîné le gonflement considérable des postes d'O.S. (S_1 et S_2). L'examen d'accession à la catégorie d'O.P. est devenu plus exigeant. Pour un O.S. il y a peu de promotions possibles, à moins d'un travail acharné de préparation d'un examen technique, en dehors des heures d'usine (ce que certains ouvriers très courageux consentent à faire, mais souvent au prix de leur équilibre nerveux et de leur santé).

Avec le développement des techniques nouvelles (fonderie sous pression, matriçage à chaud, tours automatiques, machines-transfert associées à ordinateur, contrôle automatique des pièces, etc.), les « professionnels » peuvent espérer être vite classés P_3 et accéder ensuite aux « sélectionnés mensuels » (22) et aux « commisionnés », c'est-à-dire à la catégorie de cadre moyen ; ces « super-professionnels », pourvus de brevets industriels, ont quintuplé durant la dernière décennie dans les usines de la Porte.

C'est pour répondre à ces besoins accrus en personnel très qualifié que 21 entreprises industrielles de la Porte d'Alsace se sont

(22) Le terme de « mensuel » désigne le personnel payé au mois et non à l'heure de travail.

groupées pour créer à Belfort et à Exincourt le Centre de Promotion Economique et Sociale. Avec ses cours du soir et ses conférences, où les spécialistes des Facultés et des Instituts de Recherches viennent dispenser un enseignement de recyclage de haute qualité, ce Centre forme des techniciens supérieurs et agents de maîtrise, en étroite liaison avec le C.U.C.E.S. (perfectionnement des cadres et ingénieurs de l'industrie) dont le siège est à Nancy.

3) *Un recrutement de plus en plus national des Cadres Supérieurs.*

Le temps de l'ingénieur d'usine, sorti du rang, est maintenant révolu. La promotion supérieure du travail, pour les originaires de la région qui ne sont pas passés par les grandes Ecoles Nationales d'Ingénieurs, s'arrête à l'agent de maîtrise, à l'adjoint-technique ou au contremaître. Si, aux Usines Peugeot de Sochaux, les deux tiers des cadres sont issus du milieu régional, un sixième seulement des ingénieurs sont originaires de la Porte d'Alsace !

Il faut dire que le nombre des jeunes sortis de l'Ecole d'Apprentissage Peugeot est à peu près constant depuis 1954 et que leur avenir professionnel a un horizon limité aujourd'hui aux contremaîtres et aux chefs d'ateliers. Mais, pour les spécialisations nouvelles, il faut faire appel à des cadres extérieurs à la région. En quatre ans, aux Automobiles Peugeot, le nombre des embauchés titulaires du baccalauréat technique a triplé, et les diplômés possédant un brevet de technicien supérieur ont décuplé ! Dans cette grande entreprise, la proportion des cadres et collaborateurs (ingénieurs de fabrication et techniciens supérieurs, qui était de 10 % de l'ensemble du personnel en 1930 est, en 1966, de près de 25 %).

Ces cadres supérieurs et moyens forment de plus en plus un milieu social particulier dans la région. Leur recrutement est essentiellement national. La majorité (60 %) vient des Ecoles d'Arts et Métiers d'Aix-Marseille et Châlons-sur-Marne. Le besoin d'une maîtrise qualifiée a amené la recherche de cadres dans les zones d'industries en difficulté, par exemple en Alsace, à Cherbourg, comme à Nantes et à Decazeville. A l'Alsthom et chez Bull-Belfort, l'origine des cadres supérieurs est surtout lorraine et parisienne (la majorité vient de l'Ecole d'Ingénieurs de Nancy, des Ecoles Supérieures d'Electricité de Paris et de Nancy). Les dirigeants des grandes usines se recrutent au sortir de l'Ecole Centrale et de l'Ecole Polytechnique, classe supérieure de technocrates, ayant peu d'attaches avec la région, peu de contact même avec le personnel de base et la vie régionale. Parmi les « administratifs », les diplômés des Ecoles Nationales de Commerce sont nombreux, et à leur tête H.E.C. ; mais, comme les sièges sociaux et commerciaux ne sont plus, sauf exceptions rarissimes, dans la Porte d'Alsace mais à Paris, ces techniciens économiques sont rares dans la région. Les dirigeants industriels régionaux s'occupent plus de résoudre des problèmes de

fabrication que des problèmes de financement et de marketing, qui sont l'affaire des directions parisiennes. La concentration financière n'en fait plus que des exécutants.

La plupart de ces cadres supérieurs ont, du reste, quelque mal à s'adapter à la région ; car l'accueil de la bourgeoisie locale est quelque peu réservé et les relations sont parfois difficiles à nouer avec les cadres d'origine locale qui les jalousent et voient en eux des protégés de la Direction. Logés très fréquemment par les grandes entreprises elles-mêmes, habitant souvent de coquets pavillons ou des bungalows, quand ils ne résident pas dans des appartements à haut standing de Belfort et de Montbéliard, les ingénieurs et cadres supérieurs forment un monde à part, une sorte de nouvelle aristocratie industrielle, pas encore très ouverte aux réalités régionales. Certains cadres, parisiens d'origine, se considèrent en exil temporaire dans ce pays au climat rude, où les distractions sont mesurées, en dehors des week-end de ski en Suisse, où les conditions de la vie intellectuelle et artistique sont jusqu'ici trop médiocres, par suite d'un mauvais équipement urbain, et du peu d'intérêt que les originaires de la région manifestent, trop souvent, pour tout autre chose que les matches de football et le confort de leur pavillon ou de leur appartement.

Le monolithisme industriel a, là encore, introduit une grave perturbation dans les relations sociales. Ces nouveaux cadres comprennent mal les anciens issus de la région. Ils n'ont pas l'emprise de ces derniers sur le personnel ouvrier (alors que ce même personnel a, au contraire, beaucoup de considération pour l'ingénieur ou le cadre, issu du milieu local ou qui y a fait souche depuis longtemps.)

Les jeunes ingénieurs éprouvent parfois un sentiment d'isolement, qui nuit à la stabilité et même au recrutement dans une proportion assez notable, de l'ordre de 30 à 35 % du personnel de cadres supérieurs et ingénieurs. Cependant, selon une évaluation du Directeur Général des Usines Peugeot à Sochaux, que nous avions interrogé à ce sujet, 62 à 65 % des ingénieurs du Groupe Peugeot demeurent dans la région, alors que 38 % obtiennent au bout de quelques années une mutation sur l'une des filiales proches d'une grande ville, où les conditions de vie intellectuelle et artistique sont plus complètes et plus agréables : Mulhouse, Dijon, Lille ou Saint-Etienne. L'absorption d'Indenor par la S.A. Peugeot constitue donc sur ce plan un danger certain d'essaimage des meilleurs ingénieurs et cadres vers ces villes, aux dépens de Sochaux-Montbéliard. Il faut craindre une plus grande mobilité qu'autrefois, à moins qu'une nouvelle structure urbaine ne soit rapidement donnée à l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard. De la solution de ce problème dépend, pour une bonne part, le maintien des grands constructeurs dans la Porte d'Alsace.

4) *L'amélioration progressive de la qualification des jeunes embauchés.*

Il est vrai que la relative crise de recrutement des cadres supérieurs et moyens tend à s'amenuiser, du fait de l'arrivée sur le marché du travail de nombreux jeunes, mieux pourvus d'une formation générale et technique de haute qualité. Par exemple, une usine, vieille par son implantation, mais toujours jeune par son dynamisme et son aptitude au renouvellement périodique de ses fabrications (les Cycles PEUGEOT, à Valentigney), emploie de plus en plus de techniciens qualifiés. En 1966, les titulaires de diplômes techniques représentaient 86 % de l'effectif embauché. La plupart sont possesseurs de brevets industriels ou de baccalauréats mathématiques et techniques. Ils peuvent devenir rapidement des contrôleurs sur machines, des régleurs et outilleurs « appointés », des techniciens de préparation du travail.

A la S.A. PEUGEOT de Sochaux, les jeunes gens embauchés par la Société à la sortie de l'Enseignement technique, sont de plus en plus nombreux depuis 1954 à être titulaires de C.A.P., de brevets industriels (B.E.I.) et de diplômés sortis des Ecoles Nationales Professionnelles, ayant le diplôme d'Etat (d'après les services du personnel).

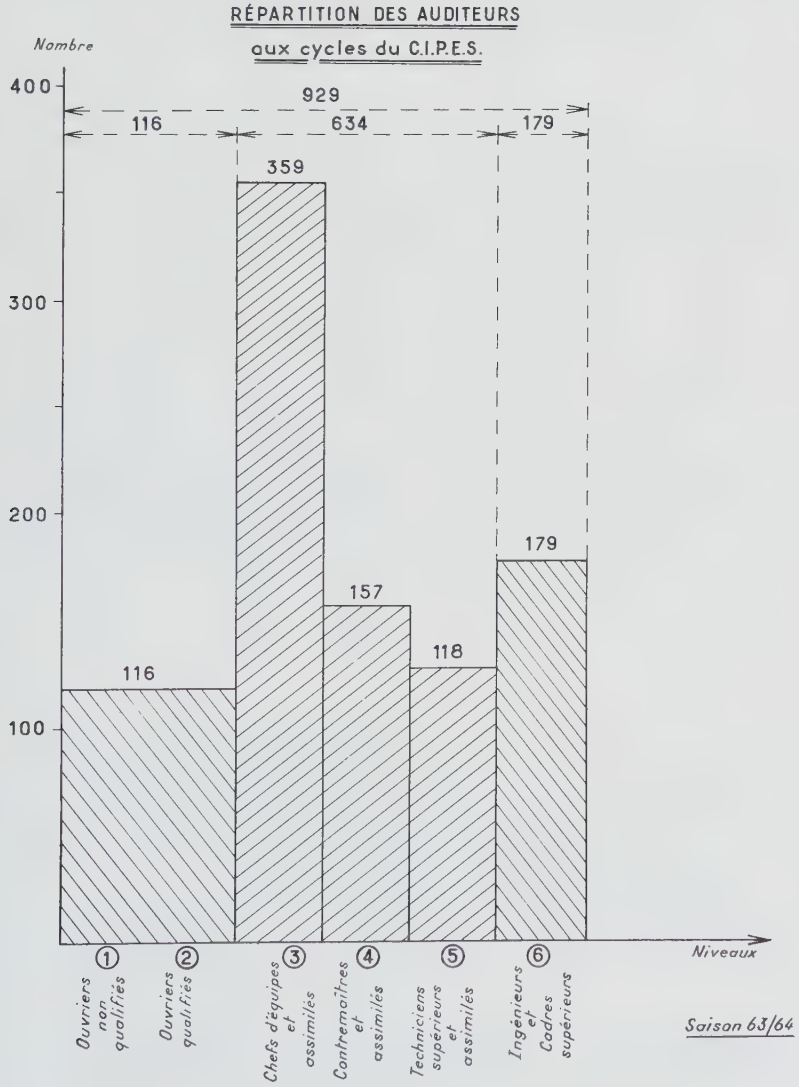
L'enquête du C.R.E.A. pour la région de Belfort-Montbéliard a montré que le désir de promotion chez les jeunes était de l'ordre de 67,5 % à l'ALSTHOM et de 61 % à la S.A. PEUGEOT, même chez ceux issus de milieux d'ouvriers-paysans.

Le problème de la formation dans les entreprises est devenu l'objet de la réflexion permanente des responsables industriels. Au C.I.P.E.S. d'Exincourt a été créé un séminaire des « Responsables de formation ». Dans telle grande Société de la région, il y a un responsable central de formation avec des responsables locaux dans les divers établissements. « On n'imaginerait pas, écrit M. CUISENIER, Président du C.I.P.E.S. et Directeur Administratif de PEUGEOT et Cie à Audincourt (23), une société industrielle qui fasse des équipements sans qu'un responsable s'en soit occupé. Or, la formation est sans nul doute un investissement, probablement le plus prospectif, et cet investissement doit avoir un responsable du niveau le plus élevé possible. Pour beaucoup, c'est une chose surprenante, mais je suis convaincu que d'ici peu d'années cette notion sera entrée dans les esprits et qu'il n'y aura plus d'entreprise démunie de ce pivot de son investissement à long terme. »

De fait, l'effectif inscrit au C.I.P.E.S., parmi le personnel des grandes usines de la Porte d'Alsace, est passé de 483 en 1962-1963 à 1 942 en 1966-1967. C'est un indéniable progrès, mais l'on est encore loin de répondre au désir de perfectionnement et de promo-

(23) Rapport moral d'activité du C.I.P.E.S., saison 1966-1967, p. 3.

tion de beaucoup de jeunes de la région, qui, entrés à l'usine, avec un C.A.P., s'aperçoivent que ce diplôme est insuffisant pour gravir les échelons menant à la maîtrise. On notera sur le graphique ci-contre, que la majorité des auditeurs des enseignements de recyclage était des chefs d'équipes et assimilés. Les « niveaux 3, 4 et 6 » sont les grands bénéficiaires de l'enseignement et des conférences du C.I.P.E.S.



Beaucoup de spécialités, préparées dans les Lycées Techniques d'Etat, ne sont pas d'un niveau satisfaisant à l'entrée dans l'usine. Tous les chefs d'entreprise, que nous avons rencontrés, se plaignent d'une inadaptation relative de l'enseignement technique régional aux spécialités nouvelles, que l'automatisation a développées. Par exemple, à l'HISPANO-ALSACIENNE de Mulhouse, la Direction éprouve des difficultés notables à satisfaire ses besoins en électriciens qualifiés, en fraiseurs et tuyauteurs professionnels et doit organiser elle-même la transformation des jeunes ouvriers pourvus d'un C.A.P. d'ajusteur. Les jeunes, qui obtiennent des C.A.P. correspondant aux professions semi-qualifiées traditionnelles, n'ont guère de chance d'obtenir un emploi correspondant à leur spécialité et sont rejetés dans la catégorie des O.S.$_2$.

Les jeunes embauchés sont de plus en plus nombreux à être pourvus d'une formation générale et technique solide, d'autant plus que l'obligation scolaire jusqu'à 16 ans favorise l'orientation vers l'Enseignement technique. Pour l'instant, cependant, l'écart est encore très grand entre les disponibilités en professionnels qualifiés et les besoins de l'industrie régionale. Ne faut-il pas craindre, en raison du grand nombre de jeunes encore sans formation dans les zones rurales, qu'une disparité permanente ne s'instaure entre une croissance en progression géométrique des niveaux de qualifications et une augmentation beaucoup plus modérée du nombre des techniciens qualifiés ? Pour l'instant, l'appel à un recrutement national demeure indispensable ; et il faut craindre pour la région, dans les années qui viennent, l'instauration d'un marché de l'emploi beaucoup moins ouvert que par le passé, amenant une émigration des non qualifiés ou une stagnation dans une sous-qualification, source de conflits sociaux... à moins d'un accroissement rapide du secteur tertiaire ; mais, le déséquilibre n'est-il pas déjà trop grand entre secteurs secondaire et tertiaire ?

CHAPITRE IV

DISPARITÉS GRANDISSANTES ENTRE SECONDAIRE ET TERTIAIRE : MALADIES DE CROISSANCE OU ÉTAT ENDÉMIQUE ?

1) *Ecart accentué entre les grands secteurs d'activité.*

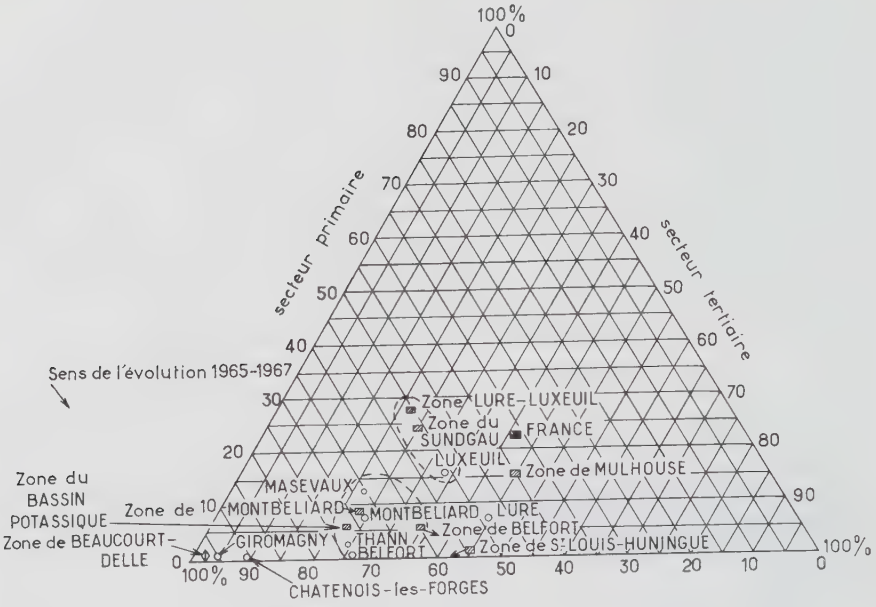
La croissance industrielle semble avoir accentué, depuis une dizaine d'années, l'écart qui existait déjà auparavant entre les grands secteurs d'activité.

Voici un tableau (24) illustrant cette disparité :

	Nord-Est Fr.-Comté (Porte d'Alsace)	Territoire de Belfort	Zone de Montbél.	Zone de Lure-Luxeuil	Zone de Mulhouse	France
Prim.	11,1 %	5,6 %	8,9 %	28 %	15,4 %	22,6 %
Sec.	61 %	59,9 %	68,7 %	51 %	40,4 %	36,8 %
Tert.	27,9 %	34,5 %	22,4 %	21 %	44,2 %	40,6 %

On constate que la zone de Mulhouse est la seule à être mieux équilibrée entre les grands secteurs d'activité et la plus proche des moyennes françaises. La plus déséquilibrée est incontestablement la zone de Montbéliard avec une majorité absolue du secteur secondaire, suivie par le Territoire de Belfort. Dans l'ensemble de la Porte d'Alsace occidentale (Nord-Est de la Franche-Comté), le déséquilibre est très frappant par rapport aux moyennes françaises.

(24) *Source :* I.N.S.E.E., D.R. Dijon et Strasbourg, Association Industrielle de Belfort-Montbéliard-Lure et C.A.H.R. Mulhouse.



Répartition de la population active par secteur d'activité dans les différentes zones d'études démographiques et de l'emploi (Z.E.D.E.).
Situation 1962 et perspective 1985
(En pourcentage de la population active de chaque zone).

Plus extraordinaire encore, apparaît la ventilation de ce second tableau :

Variations de la population active entre 1954 *et* 1962 (24)

	Nord-Est Fr.-Comté (Porte d'Alsace)	Territoire de Belfort	Zone de Lure	Zone de Montbél.	Zone de Mulhouse	France
Prim.	— 32 %	— 42,2 %	— 33,6 %	— 20 %	— 42 %	— 24 %
Sec.	+ 10,8 %	+ 10 %	— 7 %	+ 23,7 %	+ 12 %	+ 7,9 %
Tert.	+ 16,5 %	+ 10,3 %	+ 16,9 %	+ 25,4 %	+ 8 %	+ 13,8 %
Ens.	+ 4,6 %	+ 2,36 %	— 9 %	+17,11 %	+ 2,5 %	+ 0,6 %

Ce tableau permet de constater une baisse très rapide du secteur primaire (> 10 %), une augmentation du secteur secondaire, supérieure à la moyenne française de 2,9 % pour l'ensemble de la Porte d'Alsace, de 2,1 pour le Territoire de Belfort, de 4,1 pour la zone de Mulhouse, et surtout de 15,8 % dans le secteur de Montbéliard, alors que pour la zone de Lure l'écart négatif est de 14,9 %,

par rapport à la moyenne d'accroissement française. Cet écart exprime la gravité de la situation des actifs du secondaire dans cette zone, happés par Belfort et Montbéliard. Depuis 1953, la situation s'est stabilisée et tend même à redevenir positive depuis l'implantation de sous-traitants de PEUGEOT et autres grandes firmes de l'automobile ou de l'électromécanique. On constate aussi par ce tableau qu'un effort considérable a été poursuivi pour développer un secteur tertiaire, jusque-là pratiquement nul dans la zone de Montbéliard. Cet essor est supérieur à la progression moyenne du tertiaire en France et aussi nettement supérieur à la progression du secondaire. Il n'empêche que l'écart est encore très grand entre actifs secondaires prépondérants et actifs du tertiaire.

Il ne serait cependant pas exact de parler d'un sous-développement généralisé du tertiaire régional. Pour certains secteurs, il est préférable d'employer l'expression « écart par rapport à la moyenne », car dans le commerce intégré et concentré, par exemple, les ventes par homme/heure sont supérieures au commerce indépendant. Mais alors que Belfort et Montbéliard, en raison des importantes coopératives des grandes usines régionales, ont un commerce de détail alimentaire à forte productivité (progrès en cinq ans de 8,5 %), avec des moyens financiers importants, la zone de Lure a une trop forte proportion de petits commerçants par rapport à sa population : un commerce pour 57 habitants (soit 19 ‰ contre 15 ‰ en France).

A Belfort et à Montbéliard le personnel employé dans le commerce non alimentaire de gros ou de détail représente un pourcentage supérieur à la proportion moyenne par rapport à la population totale : Belfort 1,85 % de la population, Montbéliard 1,80 % (France : 1,73 ; Doubs : 1,55 ; Haute-Saône : 0,84).

Le tableau ci-dessous présente l'évolution entre 1954 et 1962 du tertiaire régional et local par rapport au N.E. de la Franche-Comté et à la France entière (25).

Services	Zone de Belfort	Zone de Montbél.	Zone de Lure-Luxeuil	Nord-Est Fr.-Comté	France
Transports	— 17,9 %	— 11,8 %	— 7,4 %	— 14,6 %	+ 2,8 %
Commerces					
Banques					
Assurances ...	+ 4,8 %	+ 12,9 %	— 1 %	+ 5 %	+ 10 %
Services divers ..	+ 51 %	+ 5 %	— 12,5 %	+ 19 %	+ 11,7 %
Services publics					
administratifs	+ 4,7 %	+ 34 %	+ 65 %	+ 34,4 %	+ 28,2 %

(25) D'après Etude du Centre d'Etudes Economiques Régionales de Franche-Comté. Les Problèmes de l'Emploi dans le Nord-Est de la Franche-Comté, inédit, juin 1965, p. 34.

Professions de conseil et services rares en 1964

Villes Population en 1962	Agences immobilières et Agents d'affaires	Agences de voyages	Agents et Courtiers d'assurances	Assureurs-Conseils	Conseillers		Document commerc. et industr.	Ingénieurs-Conseils
					fiscaux	juridiques		
Mulhouse .. (167 000)	26 (0,15 °/oo)	9	69 (0,41 °/oo)	0	0	6	2	3
Belfort .... (66 000)	10 (0,15 °/oo)	1	49 (0,74 °/oo)	0	0	0	1	2
Montbéliard (96 200)	3 (0,03 °/oo)	1	28 (0,29 °/oo)	0	1	0	0	2
Strasbourg (302 000)	74 (0,24 °/oo)	7	123 (0,40 °/oo)	5	5	16	1	39
Besançon .. (96 700)	19 (0,19 °/oo)	1	75 (0,77 °/oo)	1	6	3	1	8
Vesoul .... (16 800)	5 (0,28 °/oo)	1	28 (1,68 °/oo)	0	1	0	0	0
Dijon ..... (154 000)	71 (0,46 °/oo)	4	102 (0,66 °/oo)	1	4	5	0	12

(D'après l'Annuaire des P. et T.)

On constate particulièrement la régression générale de l'effectif employé dans les transports (de 3 000 à 2 500 personnes pour l'ensemble du Nord-Est franc-comtois) et qui est due, surtout, à l'emploi des voitures particulières, à la réduction de certaines lignes de cars et à l'utilisation intensive du rail pour les expéditions de produits industriels et les arrivées de matières premières. Dans la zone de Montbéliard, les effectifs commerciaux ont progressé plus vite que la moyenne nationale et cette progression a été le double même de celle de la Franche-Comté (effectifs passant de 4 400 à 5 000), en raison de l'expansion démographique considérable de la zone, progression d'ailleurs limitée par la forte productivité du commerce et accessoirement par les évasions des circuits commerciaux normaux (coopératives d'entreprises).

Par contre, on constate une très forte expansion des services divers à Belfort (51,1 %) de 2 594 à 3 520 employés (ceci prouve d'ailleurs le large rayonnement de Belfort sur la Porte d'Alsace), alors qu'il y a un faible progrès pour le Pays de Montbéliard (+ 5 %) et une grave régression luronne (— 12,5 %).

Le Territoire de Belfort, hors l'agglomération belfortaine, possède un arrière-pays très sous-équipé en services, avec une faible proportion d'effectifs employés dans les services rendus aux entreprises (comptable, experts, conseil, publicité, location de machines, leasing, etc.). Ce secteur occupe dans le Territoire de Belfort 0,13 % de la population totale contre 0,23 % en France, 0,17 % pour le Doubs et la France moins la région parisienne et c'est pourtant le lieu de production de machines à écrire, à calculer et de machines à cartes perforées !

D'après les rubriques de *l'Annuaire Téléphonique,* voici quelle était la répartition des professions de conseil et services rendus aux entreprises dans les grandes villes de la Porte d'Alsace et, à titre comparatif, dans les grandes villes de l'Est de la France (p. 290).

2) *Le sous-équipement en services tertiaires.*

La Porte d'Alsace apparaît notoirement sous-équipée : les agences d'affaires sont à Mulhouse, longtemps première ville industrielle alsacienne, le tiers de celles de Strasbourg ; et à Belfort, la moitié de ce qu'elles sont à Besançon. Il y a seulement en tout et pour tout cinq ingénieurs-conseils ! (trois à Mulhouse contre 39 à Strasbourg). Il ne peut guère en être autrement, puisque les établissements industriels ont pour la plupart leur direction générale à l'extérieur.

Pour les services rendus aux particuliers (santé, hygiène, gestion de locaux, avocats, librairies, établissements sportifs, organisation professionnelle, culturelle, spectacles), on constate un très gros effort dans la zone de Belfort, où la densité médicale est de très loin inférieure à la moyenne française (un médecin pour 857 habitants en moyenne en France, un pour 1 099 habitants en 1967 dans le

Territoire de Belfort !). Le déficit en services de ce genre est particulièrement grave dans les secteurs de Lure et de Luxeuil, peut-être en raison de la dissémination de la population en gros villages et bourgs en ordre lâche, situation qui compromet la rentabilité de tels investissements.

Il existe cependant un début de « rattrapage » du secteur secondaire dans le Pays de Montbéliard, en raison de la poursuite d'une expansion démographique considérable, avec ses corollaires en besoins tertiaires (commerces, enseignements, hygiène, santé). Le tertiaire belfortain se renforce depuis 1960-1965, en ce qui concerne les services rendus aux particuliers et aux entreprises, car les disponibilités en main-d'œuvre féminine sont considérables. En dehors même de l'Ecole d'Ingénieurs, des organismes de promotion sociale ont été mis en place : Centre interprofessionnel de Promotion économique et sociale (C.I.P.E.S.), Centre de Promotion Supérieure du Commerce de gros (C.P.S.C.G.), Centre associé au Conservatoire des Arts et Métiers, amorçant un « tertiaire supérieur », avec possibilité d'établissement d'un enseignement supérieur, de laboratoires de recherches, de services de santé et de commerces spécialisés, comme les librairies.

Mais la tâche est considérable, car la pénurie de services est quasi-générale. Des nuances sont cependant à introduire selon les divers secteurs géographiques de la Porte d'Alsace : à l'Est, dans le Sundgau et le Bassin Potassique le secteur tertiaire était, au recensement de 1962, de 24 % (contre 51 % pour le secondaire) dans le premier secteur, et de 22 % (contre 72%) dans le second. La zone de Thann (vallée de la Thur) n'avait que 24 % de tertiaire contre 74 % de secondaire. Celle de Masevaux (vallée de la Doller) 22 % contre 67 %. L'écart était un peu moins grand dans la zone de Saint-Louis (27 % contre 53 %), et seule la zone de Mulhouse offrait un secteur tertiaire en voie d'égaliser le secteur secondaire (44 % contre 52 %).

Au centre de la Porte, dans le Territoire de Belfort, Belfort-centre possède en 1962 25,4 % de tertiaire contre 74,5 % de secondaire (il s'agit de la zone groupant les communes de Belfort, Offemont, Valdoie, Cravanche, Essert, Bavilliers, Danjoutin, Andelnans et Botans). Le secteur de Beaucourt-Delle ne possédait que 3 % de tertiaire contre 97 % de secondaire. La commune de Châtenois, à mi-chemin de Belfort et de Montbéliard, n'avait que 9,7 % de tertiaire contre 90,3 % de secondaire. Il en était de même dans la région de Grandvillars (4,9 % contre 95 %) et dans la zone sous-vosgienne de Giromagny (4,3 % contre 95,7 %). L'écrasement du tertiaire était absolu, sauf à Belfort-centre. La même situation se retrouvait en Haute-Saône, sauf à Lure et à Luxeuil. Lure offre, en 1965, 193 commerces et services. A Luxeuil 34,3 % de la population totale vit des activités du tertiaire contre 52,8 % de celles du secondaire. Mais, dans les vallées sous-vosgiennes et les cantons ruraux

de l'Ouest, on retrouve les mêmes proportions extrêmes que dans les secteurs analogues en Alsace et dans le Territoire de Belfort ? Dans le Pays de Montbéliard, le sous-développement du secteur tertiaire est très marqué comme dans l'agglomération de Belfort. Voici en 1962 les effectifs employés en pourcentage de la population active totale (26) :

	Transp.	Comm.	Hôtel.	Serv.	Adm.	Banq.	Total
Aggl Montbéliard	0,9 %	8,5 %	1,4 %	5,4 %	7,2 %	0,8 %	24,2 %
Aggl. Belfort ...	4,8 %	14,7 %	2,1 %	9 %	12,5 %	1,6 %	44,7 %
Ens. aire urbaine	2,4 %	10,9 %	1,7 %	6,8 %	9,3 %	1,1 %	32,3 %
Moy. France ... (moy. urbaine)	4,2	11,2	2,7	10,1	11	1,7	40,9

Pour l'ensemble des deux agglomérations, une personne sur trois est employée dans les services et, dans la zone de Montbéliard, une personne sur quatre (alors que pour la moyenne des villes françaises, la proportion est de plus d'une personne sur deux). On remarquera sur le tableau ci-dessus la faiblesse de l'équipement bancaire et de l'équipement hôtelier, indignes des capitales provinciales françaises de l'automobile et de la locomotive électrique, mais qui s'explique fort bien par l'exode de tous les sièges sociaux et commerciaux des grandes entreprises et la mobilisation de la quasi totalité des ressources en main-d'œuvre pour l'expansion industrielle de 1950 à 1965. Banques et Assurances n'interviennent dans la région que pour une clientèle beaucoup plus restreinte qu'ailleurs, depuis la disparition ou le déclin des entreprises à capitaux familiaux. On notera aussi la faiblesse du personnel employé dans les transports, l'essentiel de la production étant expédié par le rail et par trains complets, le camionnage n'étant qu'une ressource d'appoint.

Le tableau montre surtout un secteur commercial en pleine expansion. Par rapport à la population active totale, les effectifs employés dans l'agglomération belfortaine sont même très nettement supérieurs à la moyenne française et à la moyenne régionale de l'aire urbaine. Le commerce manifeste à Belfort une vitalité extraordinaire (27), ce qui prouve que Belfort ne « s'absorbe plus tout entière dans sa fonction industrielle » comme l'écrivait J. Ver-

(26) D'après une étude de l'Association Industrielle de Belfort réalisée par M. Saint-Hillier, février 1967.

(27) La densité commerciale à Belfort est de 1 commerce pour 75 habitants (moyenne française : 1 pour 58 habitants) dans le centre-ville.

RIÈRE en 1964 (28). Il faut dire que l'agglomération bénéficie des hauts salaires industriels depuis plus de vingt ans et les prix sont plus élevés qu'en Haute-Saône. On compte, par exemple, en 1967, deux grands magasins entre 100 et 200 salariés et les grands magasins BUMSEL dépassent même plus de 200 salariés et 13 commerces de 50 à 100 employés (contre 3 en 1959). Les magasins du type SUMA et MONOPRIX jouent de plus en plus un rôle essentiel ainsi que ceux à succursales multiples : Docks franc-comtois, Economiques, Coopérateurs. Ce style « super-marché » a partout la faveur du public de salariés industriels. A la sortie sud de Belfort et à la sortie nord de Mulhouse, il existe de vastes super-marchés de l'ameublement. En deux ans (1963-1965) à Mulhouse, l'augmentation des actifs dans les commerces non alimentaires a été de 16,6 % et dans les commerces alimentaires de 35,8 % (pour l'ensemble du groupement d'urbanisme de Mulhouse). Il est vrai qu'un grand retard doit être rattrapé, mais le développement industriel a des effets bénéfiques et durables sur la concentration commerciale et l'expansion des affaires.

Toutefois, des freins considérables existent. Nous avons constaté déjà sur le tableau précédent la faiblesse de l'hôtellerie et des banques (très inférieures à la moyenne française par rapport à la population totale. La clientèle est d'origine socio-professionnelle assez uniforme et se contente de satisfaire ses besoins courants d'alimentation et d'articles ménagers. Sans doute existe-t-il une clientèle d'ingénieurs et de cadres, qui souhaite utiliser des services supérieurs et qui, faute d'en trouver sur place, s'évade de la Porte d'Alsace pour un certain nombre d'achats. Nous examinerons ce problème. Malgré son expansion rapide, le commerce est loin de satisfaire à tous les besoins, et la progression des effectifs employés est encore bien faible par rapport à la progression du secteur secondaire depuis dix ans. Ce retard est-il dû à une maladie de croissance ou à un état endémique, résultant d'une indifférence des habitants de la Porte d'Alsace pour les activités du secteur tertiaire ?

3) *La croissance rapide du tertiaire sur le plan commercial.*

Ce retard est le résultat d'une croissance trop rapide du secteur secondaire et il se réduit rapidement : les statistiques de l'emploi montrent une augmentation en deux ans (du 1er janvier 1963 au 1er janvier 1965) de 16,6 % des actifs employé dans le commerce non alimentaire à Mulhouse et de 35,8 % en ce qui concerne les commerces alimentaires. L'emploi dans l'hôtellerie et la restauration a connu également à Mulhouse un accroissement spectaculaire de l'ordre de 39,5 %. Le nombre total des actifs tertiaires entre 1954

(28) J. VERRIÈRE, « Belfort, un cas urbain d'autonomie géographique ». *Revue Géographique de l'Est*, 1964, pp. 261-274.

Evolution de l'emploi des jeunes gens de moins de 18 ans par branches professionnelle, d'après I.N.S.E.E. D.R. Dijon

(en pourcentage des effectifs totaux de la branche)

	Secteur Secondaire			Secteur Tertiaire		
	Branche	1965	1966	Branche	1965	1966
Plus de 15 %	Ind. alimentaires (40 à 46)	26,4	29,6			
	Ind. métallurgiques (26 à 27)	23,5	19,7			
De 10 à 15 %	Bâtiments et T.P. (33 - 34)	10,8	10,5	Commerce agricole (69 - 70)	11,8	12,1
De 5 à 10 %				Services (77 à 82)	6,7	7,4
	Industries diverses (53 - 61)	5,3	4,4	Commerces de gros (71-73-74)	4,4	4,4
De 1 à 5 %	Textiles - Cuirs - Chaussures (47 - 52)	2,3	3,01	Commerces de détail	2,9	3,9
	Industries de base (06-07) (19 à 25) (30 à 32)	5,2	2,75			
	Electricité optique (28 - 29)	2,36	1,9	Transports (61-64 à 68)	1,9	1,9
Moins de 1 %	Chimie (35 à 39)	0,3	0,3	Banques - Assurances (83 - 84)	0,8	0,2
Moyenne		4,86	4,31		4,94	5,15

N.B. — Un pourcentage plus important de jeunes s'oriente vers le secteur Tertiaire et plus de jeunes s'orientent vers les industries alimentaires que vers la métallurgie.

et 1962 a augmenté de plus de 8 % dans le Groupement d'Urbanisme de Mulhouse. Les prévisions de la Chambre de Commerce de Mulhouse donnent le chiffre de 26 % d'augmentation globale du secteur tertiaire d'ici 1975, entraînant la création de 7 700 emplois nouveaux, bien que Mulhouse ne soit qu'une sous-préfecture.

De même, les 28 000 personnes, occupées dans le secteur d'activité tertiaire (dont 7 900 dans les administrations), ne représentaient sans doute en 1962 que 28 % des actifs du Territoire de Belfort et la plus grande partie de l'Arrondissement de Montbéliard ; mais il ne faut pas exagérer « ce sous-développement tertiaire », car le rythme d'accroissement de 1954 à 1962 à Belfort est de + 51 % (alors que la moyenne nationale est de 12 % !).

La croissance des services publics (+ 34 %) a été très rapide depuis la dernière décennie tout particulièrement dans la zone de Montbéliard ; toutefois le retard à rattraper dans ce secteur est considérable.

L'absence d'emplois tertiaires suffisants découle de cette mobilisation générale pour une expansion industrielle continue et une explication donnée fréquemment consiste à affirmer que, les salaires industriels étant très supérieurs dans l'ensemble et pour la métallurgie surtout, à la moyenne française (Montbéliard : 4e ville de France pour le niveau salarial) (29), les habitants de la Porte d'Alsace boudent les emplois du secteur tertiaire. Or, cette hypothèse n'est pas exacte ; car le secteur tertiaire manifeste au contraire la preuve d'une extraordinaire productivité, supérieure à la moyenne française dans la dernière décennie. Si, dans l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard 25 % des commerces urbains et ruraux ont disparu, les magasins populaires ont doublé et les supermarchés quadruplé. Sur le plan commercial, la croissance industrielle et la concentration hâtive de la population ouvrière autour des grandes usines ont favorisé le développement d'un système à haut rendement : la clientèle, souvent jeune, a préféré la commodité des « libre service », où marchandises alimentaires et ménagères sont réunies, plutôt que les services des petites boutiques de quartier.

Parmi les jeunes salariés de moins de 18 ans, il y a un pourcentage supérieur de jeunes travaillant dans les divers commerces, plutôt que dans les constructions de machines (Territoire de Belfort : 11,8 % dans le commerce, contre 9 % — Arrondissement de Montbéliard : 14,8 % contre 4,2 % pour la mécanique). Sans doute, est-ce ainsi par suite d'une récession relative de l'emploi dans les grandes usines de mécanique.

Le déséquilibre actuel est donc bien une maladie de croissance et non un état endémique ; mais il peut se maintenir, et même s'accentuer, si une nouvelle structure urbaine n'est pas mise en

(29) Les trois premières étant Paris, Lyon et Marseille.

place, en fonction de la croissance industrielle et à son échelle ; car, les insuffisances du tertiaire résultent de l'absence d'une métropole d'équilibre et d'une monopolisation parisienne abusive.

Les variations qualitatives se traduisent donc par un excessif gonflement du secteur secondaire, un essor modéré du secteur tertiaire, mais surtout une diminution extrêmement prononcée du secteur primaire, tout spécialement dans les activités agricoles, avec une variation négative de plus de 30 % entre 1964 et 1962. La précarité et l'insuffisance des services peuvent assez facilement trouver des solutions, mais l'agriculture semble bien être la grande victime de la croissance industrielle. Va-t-elle disparaître totalement des zones industrielles en voie d'urbanisation ?

B. — LES RÉPERCUSSIONS DE LA CROISSANCE INDUSTRIELLE SUR LA VIE RURALE

Qu'il vienne des Vosges, de Haute-Saône ou du Doubs, l'observateur est frappé par l'aspect urbanisé des campagnes de la Porte d'Alsace. Tranchant avec les solitudes forestières ou pastorales qui les entourent, les campagnes semblent mieux peuplées et mieux mises en valeur, les villages aux maisons repeintes et fleuries ont des aspects plus avenants, que ceux de la Montagne Jurassienne ou de la Vôge. Petits commerçants et garagistes donnent même une note urbaine à certains d'entre eux. Presque partout, à considérer l'exiguïté des parcelles cultivées ou mises en pâture, le voyageur qui vient d'Alsace a l'impression d'une continuité du paysage agricole à travers la Porte d'Alsace : dans les villages du Sundgau, comme dans ceux du Belfortais ou du Pays de Montbéliard, il contemple de nombreuses petites fermes, pour la plupart bien pourvues de tracteurs et de machines agricoles. La terre donne l'impression d'être intensément exploitée : troupeaux de bovidés aux robes rouges ou noires, champs en lanières se rapprochant plus de jardins potagers que des grandes surfaces agricoles utiles (S.A.U.) d'un seul tenant. C'est cet aspect plus urbanisé, cette miniaturisation des parcelles cultivées et en herbes, cette intensification de la mise en valeur, qui rapprochent la Porte d'Alsace de l'ensemble alsacien plus que de l'ensemble comtois.

La proximité des grands centres industriels aurait-elle pour effet de provoquer une intensification de l'exploitation agricole ? Est-ce une maladie de croissance ou bien, au contraire, une dégénérescence, une survie artificielle, plutôt qu'une situation agraire solide, une tradition farouchement maintenue, ou bien une économie originale de type rhénan ? Seules des descriptions et analyses de cas concrets puisés dans les divers secteurs ruraux vont tenter de donner une réponse à ces questions et d'évaluer l'ampleur des transformations qui se sont produites.

Orientation des recherches rurales.

Pour permettre une analyse objective, nous nous sommes adressés aux Directions des Services Agricoles Départementaux du Doubs, de la Haute-Saône, du Territoire de Belfort et du Haut-Rhin, aux Services du Génie Rural de ces quatre départements, — qui ont bien voulu nous aiguiller vers les cas-types, aux Syndicats d'exploi-

tants agricoles et Maisons du Paysan —, qui nous ont fourni une ample documentation et conseillé dans le choix des enquêtés, aux statistiques agricoles régionales (en provenance de l'I.N.S.E.E. ou des Directions Départementales des Services Agricoles), aux maires et instituteurs d'un certain nombre de communes rurales, enfin aux Comités d'Expansion Economique et de Productivité. Tous nous ont réservé le meilleur accueil et nous profitons de l'énumération de ces sources d'information pour remercier nos interlocuteurs de leur grande amabilité.

D'autre part, trois importantes enquêtes socio-énocomiques ont été effectuées dans la Porte d'Alsace, l'une par H. Mendras en juin 1954, une seconde par R. Caillot : « Le Sundgau à l'heure du choix », sous les auspices du Comité d'Action Haut-Rhinois, en juillet 1965, enfin une très importante étude a été effectuée dans la zone d'attraction industrielle de Belfort-Montbéliard, étude réalisant une comparaison entre cultivateurs, ouvriers-paysans et ouvriers, par le C.R.E.A. (Comité Régional d'Etudes et d'Aménagements), en 1965-1966.

Cette dernière enquête situe bien les changements qui se sont produits dans la vie rurale et le passage progressif de l'activité purement agricole à l'activité industrielle, pour la majorité des ruraux. Ce passage s'effectue de manière originale depuis un demi-siècle, dans la région, du fait de l'existence d'une catégorie pratiquant une double activité : celle des ouvriers-paysans. Pour bien comprendre les conséquences sur la vie rurale de la croissance industrielle, il nous a semblé qu'il était nécessaire d'aborder le problème par cette catégorie de transition, qui est liée au phénomène des migrations pendulaires quotidiennes.

CHAPITRE I

UNE CATÉGORIE RURALE EN DÉCLIN : LES OUVRIERS-PAYSANS

Comme dans la plupart des zones industrielles de l'Est de la France, le phénomène des ouvriers-paysans est ancien, parce que, nous l'avons vu dans la première partie, les usines se sont implantées dans toutes les vallées, à la recherche du bois, de l'eau-force motrice, de minerais et, surtout, de main-d'œuvre disponible. Or, les mauvaises conditions de sol et de climat favorisaient dans ces vallées une double activité. Le phénomène contemporain essentiel est l'accélération de la mutation socio-professionnelle de la catégorie de paysans-ouvriers à celle d'ouvriers-paysans, puis à celle d'ouvriers à temps plein.

1. L'expression « d'ouvrier-paysan » recouvre en fait dans la Porte d'Alsace *des catégories fort variées* qu'il importe de bien définir.

Avec M. Chevalier (30), nous considérons que la définition varie, selon l'estime de la relation agricole ou du lieu de travail. D'après la relation agricole, il existe trois sortes d'ouvriers-paysans :

— les « ouvriers ruraux », ouvriers purs habitant les villages, sans que leur famille exerce une activité agricole (hormis basse-cour et jardinage) : ils sont de plus en plus rares du fait de la disparition de la plupart des industries villageoises traditionnelles ;

— les ouvriers-paysans, membres d'une famille paysanne, mais travaillant à l'usine et se bornant à donner un « coup de main » à la ferme — ce sont les « aides-familiaux » des statistiques agricoles : fils, fille, frère ou cousin, très souvent jusqu'au service militaire ou au mariage ;

— l'ouvrier-paysan, chef d'exploitation agricole, nous retiendra le plus, car il a été longtemps la « catégorie socio-professionnelle-type » des zones rurales de la Porte d'Alsace.

---

(30) M. Chevalier, « Ouvriers-Paysans et Migrations quotidiennes de travail dans la région de Belfort-Montbéliard ». *Revue de l'Economie du Centre-Est*, juillet-septembre 1960, n° 9, pp. 23-31.

D'après la relation avec le lieu de travail, il convient de distinguer :

— les ouvriers-paysans travaillant sur place dans un milieu rural où existent de petits établissements industriels (cas des vallées vosgiennes et de la vallée du Doubs par exemple — ceux-là ont le temps de se consacrer pleinement à la double activité ;

— les ouvriers-paysans, astreints à un mouvement pendulaire plus ou moins long — ceux-là négligent plus ou moins leur exploitation ;

— enfin, les ouvriers-paysans à migrations hebdomadaires (cas des jeunes ouvriers, revenant à leur village en fin de semaine) ; le plus souvent, le mariage met fin à ce déplacement périodique et, de toute manière, cette dernière catégorie ne peut être qu'aide-familiale agricole.

Il est difficile de repérer exactement quels sont les habitants des campagnes se livrant à une double activité. Ce sont moins les déclarations salariales d'entreprises qui peuvent nous renseigner, que l'affiliation au régime des Allocations familiales agricoles à laquelle souscrit l'ouvrier-paysan, chef d'exploitation. Les Syndicats d'exploitants agricoles connaissent, d'autre part, la liste des cultivateurs à plein temps, de même les Mutuelles agricoles. Il faut en déduire que tous ceux qui résident dans les villages, dans la mesure où ils vivent dans une ferme encore active, sont ouvriers-paysans. Mais la catégorie d'ouvriers-paysans doit se restreindre à ceux qui ont effectivement une double activité. Elle est parfois bien difficile à déterminer. Fait important : la plupart des ouvriers-paysans pourraient vivre de leur seul travail à l'usine ; par contre, même en réduisant leurs besoins, ils ne pourraient assurer la subsistance de leur famille, par le seul travail agricole.

On peut se demander alors, pourquoi subsiste encore cette double activité. Selon M. Chevalier, « son développement est lié au déclin de la très petite exploitation familiale et à la disparition des ouvriers agricoles et des paysans sans terre, faits qui remontent en gros à la fin du XIX^e siècle ». Presque tous les paysans pratiquaient à domicile, durant l'hiver surtout, un travail généralement à façon : tisserands de chanvre, puis de calicots de coton (disparus, à partir de 1860, devant les tissages mécaniques), horlogers à domicile du Pays de Montbéliard (disparus, aux premières années du XX^e siècle, devant les progrès de l'horlogerie industrielle, puis des grandes constructions mécaniques).

Pour J.M. Defard (31), les ouvriers-paysans jouent un large rôle dans le canton d'Héricourt, surtout depuis 1920. Ces ouvriers sont issus des « micro-propriétaires » ruraux du siècle dernier. Leur

(31) J. M. Debard, *Etude de structures agraires dans le Canton d'Héricourt (Haute-Saône)*. D.E.S., Université de Besançon, 1957, in-4°, 228 p. dactyl.

développement a été favorisé par la journée de huit heures, et par l'institution du travail continu par roulement, laissant du temps libre pour les travaux agricoles. Les avantages sociaux consentis par les entreprises en quête de main-d'œuvre ont fait beaucoup pour les attirer. On peut citer comme exemple les congés exceptionnels pour la fenaison.

Comment devient-on « ouvrier-paysan » dans la région ? 34 % des ouvriers-paysans de l'enquête du C.R.E.A. ont commencé leur travail en milieu industriel avant l'âge de 25 ans, alors que 60 % y sont venus à l'âge adulte entre 25 et 39 ans. Beaucoup ont été embauchés à la suite des conflits sociaux de 1936, lorsque la Loi des 40 heures a obligé les usines au système de la journée continue avec les « 3 × 8 ». D'après le tableau suivant, on voit nettement l'accélération des mutations à partir de 1936 :

Villages de Hte-Saône	Professions	1911	1921	1936	1954
Belverne ...	Cultivateurs	34	39	23	13
	Ouvriers agricoles	4	7	3	—
	Ouvriers d'usines	—	—	7	15
Clairegoutte	Cultivateurs	16	18	14	5
	Ouvriers agricoles	9	6	—	—
	Ouvriers d'usines	42	62	57	44
Echevanne	Cultivateurs	36	28	20	15
	Ouvriers agricoles	11	9	—	—
	Ouvriers d'usines	—	—	6	15

Le nombre des cultivateurs à temps plein, dans ces trois villages-types, ont brutalement diminué entre 1936 et 1954, alors que le nombre des ouvriers d'usines a doublé pour deux villages.

Le phénomène a atteint son apogée dans la décennie 1950-1960. Les ouvriers-paysans ont même été, un moment, « l'armature » de l'industrie dans la région. Depuis 1960, les ouvriers sont nettement plus nombreux que les ouvriers-paysans ; par exemple, dans les usines de 5 000 salariés et plus, 51 % du personnel sont constitués par des ouvriers, contre 37 % par des ouvriers-paysans, au moment de l'enquête du C.R.E.A. (1964-1965).

2. *La répartition des ouvriers-paysans,* dans les communes rurales, est loin d'être homogène. Il ne semble pas que ce soit la seule relative proximité des usines, qui favorise le maintien de la double activité, mais la pauvreté des terroirs, s'accompagnant de l'existence de traditions artisanales locales. Dans le Belfortais, J. Haab (32) a

(32) J. Haab, *Le Belfortais.* D.E.S., Université de Besançon, Faculté des Lettres, 1954.

insisté sur le rôle de la nature du sol, dans la présence ou l'absence de la double activité. Dans le secteur sous-vosgien, zone des terres rouges permiennes, pauvres et acides (secteur qui fut anciennement colonisé par le textile), chaque famille paysanne envoie au moins l'un de ses membres à l'usine ; par contre sur les plateaux calcaires du Sud et du Sud-Est, où les limons sont plus fréquents et plus fertiles, il en va tout autrement, alors que Belfort est situé à moins de 10 km. L'auteur estime à 70 % au Nord et seulement 15 % au Sud la proportion des ménages agricoles où existe une profession complémentaire. H. Mendras (33) estime, la même année, en utilisant treize monographies de villages du Sundgau, que 60 % des familles d'agriculteurs jouissent d'un revenu extra-agricole (compte tenu des pensions et rentes). Or, il s'agit de villages, situés, pour la plupart, sur les hautes terrasses rhénanes, recouvertes de lehm.

D'après l'enquête de R. Caillot (34), faite en 1964-1965, 48,5 % des exploitations du Sundgau ne suffisent plus à faire vivre leurs membres familiaux ; ceux-ci exercent une double activité. La répartition se fait de manière bien différente, suivant le lieu de travail des ouvriers-paysans et, aussi, le degré de fertilité des terres.

Voici quelle est la proportion des exploitations, dont les membres exercent une autre profession, dans le Sundgau, selon les zones d'emploi industriel :

Taille des exploitations	Jura	Saint-Louis Bâle	Altkirch	Vallée de l'Ill	Mulhouse		Delle Sochaux	Belf. Sochaux
					1	2		
De 2 à 5 hectares	78,3	70,5	92,5	82	90	83	49,2	92,5
De 5 à 10 hectares	63,6	43,2	60,5	66,3	85	60,5	40,5	81
De 10 à 20 hectares	38	19	33,3	9	0,9	18,7	22,4	52,5
De 20 à 25 hectares	—	22,2	4	8,7	32	3	85,6	24
Plus de 25 hectares	20	6,5	3	—	22	—	22	4
Ensemble	60	41,2	58,9	58,9	57,5	43,5	37,7	62,3

On voit d'après ce tableau que plus des trois quarts des exploitations de moins de 5 ha et les deux tiers de celles de 5 à 10 ha ne sont que des exploitations d'appoint. Dans la tranche des 10 à 20 ha les proportions d'exploitations mixtes sont encore élevées (38 % dans le Jura, 33 % dans la zone d'Altkirch et 52,2 % dans la zone

(33) H. Mendras, *Enquête sociologique sur le Sundgau*, mai 1954.

(34) R. Caillot, *Le Sundgau à l'heure du choix*, C.A.H.R., Mulhouse, juillet 1965, 108 p. ronéo.

de Belfort-Sochaux). Par contre, dans les régions de lœss (vallée de l'Ill, Mulhouse 1, Sundgau belfortais), où les rendements sont meilleurs, les proportions des doubles activités sont faibles, parfois presque nulles. Les ouvriers-paysans sont donc en nombre inversement proportionnel à la fertilité des sols et à l'éloignement de la zone de travail principal.

Sur le plan de la répartition régionale actuelle, les ouvriers-paysans sont particulièrement nombreux dans les cantons de Dannemarie et d'Altkirch, dans le Jura de Ferrette, dans le secteur sous-vosgien du Territoire de Belfort et de la Haute-Saône, jusqu'à 60 à 78 % des actifs agricoles et même 92 % dans certaines communes sous-vosgiennes du Belfortais (cantons de Fontaine et de Rougemont-le-Château).

Il est possible de classer les villages où vivent les ouvriers-paysans selon l'importance plus ou moins marquée prise par les emplois industriels. Ce sont presque toujours les villages où ce genre de vie s'est établi depuis le plus de temps qui sont le plus dominés par la vie industrielle. Ainsi Roches-lès-Blamont, sur les avant-plateaux jurassiens, présente l'exemple caractéristique d'un équilibre entre vie agricole et vie industrielle. De nombreuses petites exploitations ne survivent que par la vente du lait, le chef d'exploitation étant, en même temps, ouvrier aux usines Peugeot de Valentigney, d'Hérimoncourt ou de Sochaux.

La quasi-totalité des exploitants de Montechéroux, à peu de distance de Roches, sont des ouvriers-paysans. Or, les relations avec la vie industrielle dans la vallée du Gland sont anciennes (fin XVIII[e] siècle d'après J.-P. Ollié. Thèse sur Seloncourt). Selon G. Becker (35), le village de Lougres, à 12 km de Montbéliard, a connu une population à double activité, dès le Second Empire, en raison de la proximité du tissage de Colombier-Fontaine, puis d'une filature appartenant à la firme Méquillet-Noblot d'Héricourt. Aujourd'hui, à Lougres, presque toute la population active est ouvrière, sauf un cinquième qui vit encore de la double activité. Dans la vallée de l'Ognon, les habitants des villages ou des bourgs de Belonchamp, de Servance et du Haut-du-Them sont presque tous des ouvriers à plein temps. Au Haut-du-Them, d'après une enquête personnelle, en 1967, il n'y a même plus un seul paysan-ouvrier, alors qu'il y en avait une dizaine avant la guerre, et les deux exploitations restantes envoient des membres de leur famille à l'usine.

En Haute-Saône, sur le plan cantonal, d'après le recensement de la Chambre d'Agriculture de la Haute-Saône en 1962, on constate que le phénomène des ouvriers-paysans se restreint essentiellement au canton de Champagney, où sur 201 exploitations, 106 avouent (officiellement) une autre activité, avec une surface moyenne par

(35) G. Becker, « Un siècle dans un village, l'évolution humaine et économique de Lougres de 1850 à 1950 ». *Annales Economies Sociétés Civilisations*, 1951, pp. 463-473.

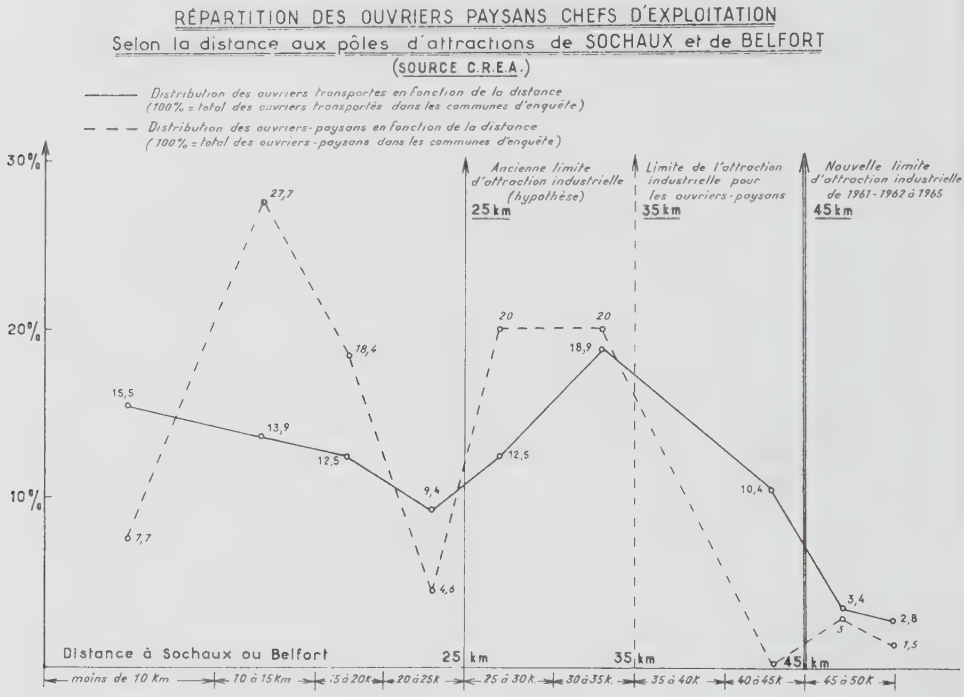
exploitation de 10,3 ha (148 exploitations étaient, du reste, considérées comme n'ayant pas de successeurs, et 53, comme ayant un successeur possible, ce qui ne veut pas dire « probable »). Le canton d'Héricourt, avec 38,6 % d'exploitations de moins de 10 ha et 34,2 % de 10 à 20 ha, possédait en 1962, avec une surface moyenne de 17 ha, 122 exploitations sur 349 ayant une double activité, soit un peu moins du tiers (209 exploitations étaient réputées sans successeur). Les proportions sont déjà plus faibles dans le canton de Mélisey : 148 sur 506 exploitations (surface moyenne 7,8 ha), soit plus du quart. Dans le canton de Lure, les proportions vont en s'atténuant encore : 87 sur 607 (avec surface moyenne 17,8 ha) ; dans celui de Villersexel : 63 sur 427 ; et dans celui de Luxeuil, pourtant industrialisé, également 84 sur 535. Pour celui de Faucogney, les proportions sont encore plus faibles : 51 sur 616, soit moins du dixième.

Il semble donc que le phénomène soit spécifique de la zone sous-vosgienne (cantons de Champagney et de Mélisey), en raison de la proximité d'usines métallurgiques et textiles, dans un rayon de 10 à 15 km, et dans le canton d'Héricourt, à proximité de Sochaux et de Belfort. Les zones de Lure et de Luxeuil sont moins touchées par le phénomène, sans doute parce que ce sont des zones de sols relativement plus riches et que la tradition se perd, en raison des nécessités de longs transports quotidiens vers Sochaux. De même dans le canton de Saint-Loup-sur-Semouse, où plus du cinquième des exploitants sont encore, cependant, des ouvriers-paysans (114 sur 559 en 1962). Les cantons, situés à plus forte distance des grandes usines de la zone industrielle de Montbéliard-Belfort, ou mal reliés, ont de moins en moins d'ouvriers-paysans (canton de Saulx 30 sur 290, le 1/10 ; canton de Villersexel 63 sur 427, le 1/7 ; canton de Vauvillers 27 sur 382, le 1/14).

Selon une carte partielle, établie à partir de l'enquête du C.R.E.A. 1965, la double activité représente dans la zone de Luxeuil, moins de 10 % des actifs dans la vallée du Breuchin à Raddon, à Amage, à Sainte-Marie-en-Chânois, communes où les ouvriers-paysans ont été nombreux autrefois. Elle est de l'ordre de 15 à 19 % dans la vallée du Rahin, notamment à Ronchamp, où ont vécu longtemps des « mineurs-paysans », qui n'ont pas perdu l'habitude de la double activité. Cependant, les communes, qui ont encore le plus d'ouvriers-paysans, se situent sur les deux axes : Lure-Héricourt-Dung-Montbéliard et Rougemont-le-Château-Belfort, à une distance de 15 à 20 km, pour le premier axe, de Sochaux et, pour le second, de Belfort. Ce sont justement des communes bien desservies par les réseaux de cars ouvriers, comme Roye, Palente et, surtout, Lyoffans, Coisevaux, Tremoins, Couthenans, qui possèdent de 20 à 45 % d'ouvriers-paysans.

Les deux zones les plus atteintes par la double activité sont, dans le Belfortais, d'une part, la zone sous-vosgienne (Romagny,

Etueffont-Haut, Grosmagny, Rougemont-le-Château, Petite-Fontaine), où la plupart des activités textiles ayant cessé, les ouvriers-

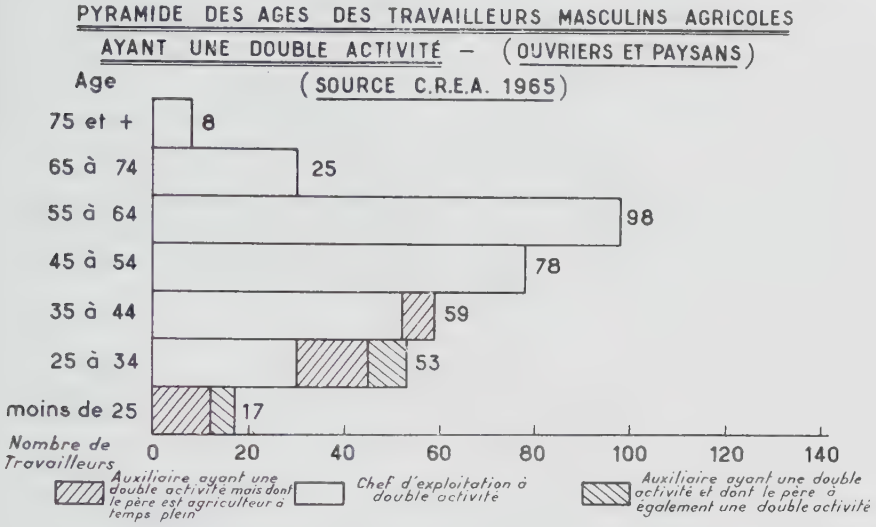


paysans sont allés chercher du travail à Belfort, sans renoncer pour autant à la double activité ; et, d'autre part, la plaine de la Savoureuse et de l'Allan, pour les communes situées à proximité des usines Japy, de Beaucourt, et Vieillard, de Morvillars, qui accordaient traditionnellement à leurs ouvriers des facilités pour leur permettre leur double activité. La commune de Recouvrance est dans la zone des 40 à 45 % d'ouvriers-paysans, celles de Froidefontaine et de Badevel, dans la zone des 25 à 30 % et celle de Brebotte, dans la zone des 20-25 %. On constate le même phénomène dans les communes rurales du canton de Dannemarie, où l'on compte jusqu'à 62 % d'ouvriers-paysans ! et dans celles autour d'Altkirch (59 %). Toutes ces communes se trouvent à une heure de trajet, au maximum, des usines de Belfort ou de Sochaux-Montbéliard.

3) *Age moyen et possibilités de renouvellement.*

La plupart des ouvriers-paysans ont dépassé, comme moyenne d'âge, la quarantaine. Dans le canton de Champagney, dont un paysan sur deux pratique la double activité, 51 % des exploitants ont de 50 à 64 ans et 20 % plus de 65 ans ; dans le canton d'Héri-

court, 47,6 % des exploitants ont entre 50 et 64 ans, en 1962, et 14,6 % plus de 65 ans ; dans le canton de Luxeuil, 52 % des exploitants ont de 50 à 64 ans et 20,6 % plus de 65 ans, alors que 6 % seulement ont de 18 à 34 ans. 15 exploitants du canton de Mélisey



pratiquant la double activité. 12 de celui de Lure, 11 de ceux de Champagney, Faucogney et Saint-Loup-sur-Semouse ont plus de 65 ans !

Ces chiffres, dans leur sécheresse, montrent assez cependant que cette double activité est un épiphénomène, un stade d'évolution condamné à une fin plus ou moins rapide. La preuve en est fournie par la réponse à la question : « la double activité est-elle recherchée par les jeunes » ? (d'après l'enquête C.R.E.A. 1965).

	Cultivateurs	Ouvriers-Paysans	Ouvriers
Oui	25 %	31 %	16 %
Non	70 %	69 %	79 %
Sans réponse ...	5 %	0 %	5 %
	100 %	100 %	100 %

Le renouvellement de la double activité est donc compromis. Cependant, les pères de nos ouvriers-paysans actuels étaient, dans la proportion énorme de 92 %, des cultivateurs ! « La double activité

apparaît davantage comme le *résultat d'une somme d'adaptations individuelles* rendues possibles par les conditions du milieu (et nous ajouterons : des horaires de travail ajustés), que comme la continuation d'une tradition familiale » (36).

De nos jours, les conditions se sont profondément modifiées. Il semble bien que la haute productivité, imposée dans les grandes usines de la Porte d'Alsace, et les types de relations humaines se développant dans les ateliers, à grande masse de travailleurs sur chaînes, constituent pour les ouvriers-paysans des obstacles majeurs à leur intégration au monde industriel. L'obligation, tout d'abord, de plus longs déplacements qu'autrefois est un facteur inhibiteur pour le maintien de la double activité. Le seuil critique est atteint lorsque la durée journalière d'absence de l'exploitation dépasse dix heures. Des horaires hebdomadaires dépassant 45 heures d'usines, comme cela se pratique couramment maintenant, sont néfastes au maintien de la double activité.

Comparaison des conditions de travail des ouvriers et des ouvriers-paysans

(d'après enquête du C.R.E.A. 1965)

1. *Cas des ouvriers :*

	Travaillant à heures fixes	Faisant équipe alternante	A horaires variables
Peugeot-Sochaux	42 %	58 %	0
Groupe Peugeot	65 %	35 %	0
Alsthom	65 %	35 %	0
Autres usines	67,4 %	22 %	10,6 %

2. *Cas des ouvriers-paysans :*

Peugeot-Sochaux	25 %	75 %	0
Groupe Peugeot	67 %	33 %	0
Alsthom	60 %	40 %	0
Autres usines	65 %	27 %	8 %

La majorité des ouvriers-paysans font équipe alternante (une semaine travail de jour, une semaine travail de nuit) à la S.A. Peugeot. C'est l'inverse ailleurs, parce que le recrutement est plus local.

(36) Enquête C.R.E.A., 1965, p. 193.

Répartition selon la durée quotidienne de la journée de travail :

	8 h. à 8 h. 15	9 h. à 9 h. 29	9 h. 30 et plus
Ouvriers	28 %	47 %	25 %
Ouvriers-paysans	36 %	28 %	36 %

La durée de la journée de travail réelle dépasse souvent 12 à 13 heures pour les ouvriers habitant loin de leur usine.

Pour l'ensemble des usines de la Porte d'Alsace :

— travaillent à heures régulières : 56,4 % des ouvriers et 54 % des ouvriers paysans ;

— font équipes alternantes : 43,6 % des ouvriers et 46 % des ouvriers-paysans.

Le travail d'équipe est le seul à permettre vraiment la double activité.

Les types de relations humaines sont également différents de ceux d'autrefois. Les fiches du personnel de la S.A. Peugeot montrent, lorsqu'il s'agit nettement d'ouvriers-paysans, que ceux-ci ont un pourcentage d'absentéisme supérieur à la moyenne. Pour celui qui a commencé sa vie active dans l'agriculture, le rythme de travail sur chaines est difficile à soutenir. Les jeunes s'accoutument plus facilement et plus rapidement au travail dans la grande usine. Les ouvriers-paysans, travaillant dans les grandes usines, s'intègrent moins aisément au monde industriel que ceux qui travaillent encore dans les petites ou moyennes entreprises, à proximité de leur ferme.

L'unité des lieux de travail (vallées vosgiennes ou sundgoviennes, où le champ jouxtait souvent le Tissage ou la Fonderie), qui contribuait à créer un certain équilibre dans le cadre communal et une certaine harmonie dans la vie de l'ouvrier-paysan, avant la seconde guerre mondiale, a pratiquement disparu avec les concentrations industrielles. De ce fait, l'évolution rend très pénible la vie de l'ouvrier-paysan. Pour lui, il ne saurait être question de vivre du seul revenu d'exploitations très insuffisantes (de l'ordre de moins de 10 ha pour la très grande majorité) (37). Pour des raisons d'ordre affectif, il ne saurait être question, non plus, d'abandonner ce patrimoine, hérité des ancêtres, pour se consacrer au seul travail industriel. Avec résignation, l'ouvrier-paysan doit subir des conditions qui, déjà pénibles initialement, deviennent inhumaines, puisque

(37) Selon le secrétaire du Syndicat C.G.T. Peugeot-Sochaux, le revenu réel des ouvriers-paysans sur le plan agricole n'est que de 2 000 à 3 000 F par an. Ce n'est guère en proportion des efforts fournis !

le temps du trajet est le plus souvent pris sur un repos déjà fort limité. Epuisé par le travail et la fatigue des longs trajets quotidiens, cet ouvrier-paysan n'est plus ni un bon ouvrier, ni un bon paysan et la vie familiale est souvent réduite à sa plus simple expression. Il en vient à constituer une « catégorie marginale » de travailleur, soumis à de rudes journées de travail commençant à 4 h du matin et se terminant le plus souvent à 22 h, labeur de plus en plus écrasant et mal payé !

Pour les jeunes, et malgré l'autorité paternelle parfois tyrannique, dans le Sundgau notamment, il apparaît de plus en plus inconcevable qu'un homme puisse mener de front deux métiers et se priver de loisirs normaux. Certes, ces populations de la Porte d'Alsace, rudes et courageuses, ardentes au travail, ignorent encore les loisirs, du moins les agriculteurs et les ouvriers-paysans ; mais leurs compagnons de travail à l'usine ne les comprennent pas, les plaignent et les jalousent tout à la fois. D'autre part, l'obligation de la traite quotidienne est un obstacle majeur à la conservation de la double activité chez les jeunes ; or, sur elle, est fondé l'essentiel des ressources agricoles des ouvriers-paysans ; les jeunes n'entendent pas « gâcher leur dimanche » à traire les vaches !

Cette vente du lait peut donner une idée des types de commercialisation, adoptés par les ouvriers-paysans, en les comparant à ceux des cultivateurs à plein temps :

	Ouvriers-Paysans	Cultivateurs
Vente à la coopérative	19 %	18 %
Vente aux industriels laitiers	40 %	61 %
Vente directe aux consommateurs ..	15 %	4 %
Vente à la coopérative ou aux industriels et aux consommateurs	0 %	10 %
Ne vendent pas de lait	26 %	7 %
	100 %	100 %

La vente aux industriels laitiers des ouvriers-paysans est inférieure à celle des cultivateurs ; mais, par contre, la vente directe aux consommateurs locaux est supérieure très largement, et elle est très intéressante pour les ouvriers-paysans, car elle échappe le plus souvent aux impositions.

4) *Le maintien de la double activité est un frein incontestable au progrès agricole* et présente un caractère irrationnel. Prenons, par exemple, le cas de Grosmagny (Territoire de Belfort) au S.E. de Giromagny au pied de l'escarpement des Vosges méridionales. Sur

220 exploitants et habitants, un seul exploitant vit de l'agriculture avec 25 ha de maraîchage, plus l'élevage d'une douzaine de vaches. Le cas-type est l'exploitation d'un ouvrier-paysan : celle-ci comprend 10 ha 80 a formés presque entièrement de prés permanents, 1 ha de seigle, 80 ares d'avoine, quelques ares de légumes (pommes de terre), un petit élevage de 2 vaches et 2 génisses. Le propriétaire est ouvrier à l'Alsthom : son absence journalière est de neuf heures. Le travail de la terre est possible, grâce au travail d'équipe alterné, débutant soit à 4 h, soit à 13 h, soit à 21 h, permettant d'effectuer une sieste, avant de s'occuper des activités de la ferme. Souvent l'été, cet ouvrier-paysan est astreint à seize heures par jour de travail, ce qui est épuisant (si l'on songe qu'à Grosmagny, la moyenne d'âge des ouvriers-paysans est de 45 ans). La vente du lait de l'exploitation est faite auprès du ramasseur industriel laitier, à concurrence de 70 %. Pour assurer un travail plus rapide (et non pour une recherche de rentabilité), il a fallu mécaniser l'exploitation depuis 1947. Il en est résulté l'obligation de forts emprunts qui, pour leur remboursement, ont obligé l'exploitant à bien des heures supplémentaires à l'Alsthom (ce qui a accru son épuisement visible et n'a pas permis de moderniser un logis bien vétuste).

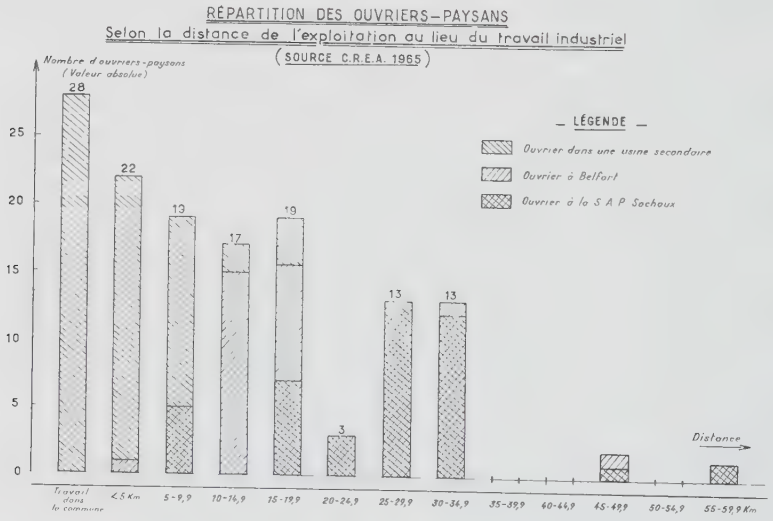
Le mouvement de mécanisation s'est, du reste, précipité dans ce secteur du Belfortais, et il atteint un taux très élevé chez les exploitants à double activité. L'endettement est considérable et l'ouvrier-paysan travaille durement à l'usine (38)... pour ne pas perdre ses champs ! Certains, surmenés, accablés de dettes, se sont suicidés, comme à Bessoncourt (Territoire de Belfort).

En investissant leurs gains d'usines dans l'agriculture, les ouvriers-paysans ont sauvé momentanément leurs exploitations ; mais ils freinent aussi tout progrès agricole, à cause de leur esprit trop individualiste et d'une hostilité très nette à tout enseignement ou conseil de vulgarisation agricole. Ils ignorent, par exemple, les comptes de gestion et, encore plus, les comptes prévisionnels.

La double activité a été, dans la région, le résultat d'une double insuffisance : celle du revenu de l'exploitation et celle du salaire. Elle était la traduction d'une nécessité vitale à l'époque où les vieilles familles d'industriels pratiquaient, dans les vallées des Vosges et du Jura, une politique paternaliste de bas salaires, tout en se montrant libéraux, sur le plan des temps de travail. Aujourd'hui, elle a perdu, à ce niveau, sa fonction et sa signification. Elle devient, de plus en plus, une sorte de refuge de l'individualisme dans une société où le développement de la technique industrielle prime sur l'évolution des mœurs, Les ouvriers-paysans demeurent sentimentalement attachés à des valeurs terriennes en grande partie

(38) L'ouvrier-paysan accepte volontiers des heures supplémentaires qui allongent une absence déjà trop longue du domicile.

périmées ; ils sont devenus un véritable phénomène socio-économique, qui freine l'évolution et échappe à toute définition simple. Il est souvent reproché aux ouvriers-paysans de se montrer indifférents aux revendications sociales des deux catégories, auxquelles ils appartiennent simultanément. De fait, dans la dernière grève PEUGEOT, d'avril-juin 1965, on les a accusés d'être des « franc-tireurs » déclenchant spontanément la grève et obligeant ensuite les Syndicats à les suivre, bien que cette grève ait été très mal préparée et mal suivie (39). Mal vus également par les purs agriculteurs, les ouvriers-paysans sont l'objet de vives critiques de la part des milieux professionnels agricoles, notamment en Haute-Saône, où l'on considère leur influence comme nocive sur les marchés agricoles (40) ; pourtant leur pression sur le marché est faible, et même pour ainsi dire nulle, car les petites dimensions de la majorité des exploitations les condamnent à un médiocre jardinage et à l'élevage de quelques vaches laitières.



Etat de fait satisfaisant au point de vue humain, social et économique entre les deux guerres mondiales, la condition d'ouvriers-paysans s'est donc très détériorée depuis une décennie, par suite de la disparition de certaines entreprises industrielles rurales, de la concentration des terres, de l'élévation du niveau technique agricole

(39) B. DEZERT, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, n° 340-341, janvier-février 1966, p. 34.

(40) Selon les dirigeants de la Chambre d'Agriculture de Vesoul que nous avons consultés.

nécessaire, et de la difficulté de mener de front un travail d'usine et un travail de paysan (à une époque où, de plus en plus, le loisir s'installe dans l'existence !)».

Autrefois, les familles nombreuses de la Porte d'Alsace vivaient presque entièrement, au point de vue alimentaire, sur l'autoconsommation de leurs propres ressources. Cela n'est plus possible aujourd hui. Aussi, peut-on estimer que, depuis trente ans, les effectifs d'ouvriers-paysans dans les entreprises de la région de Lure sont passés de 50 % à 3 ou 4 % (1967). Le moment est proche où cette catégorie ne sera plus qu'un souvenir. Cette disparition rapide entraîne un important changement d'état d'esprit dans la main-d'œuvre, qui est désormais plus mobile et plus exigeante sur le plan des salaires. Elle permet, enfin, un aménagement de l'espace rural, impossible jusque-là.

CHAPITRE II

LA CRISE DES PETITES ET MOYENNES EXPLOITATIONS AGRICOLES

1) *Une exploitation agricole fondée sur la seule main-d'œuvre familiale.*

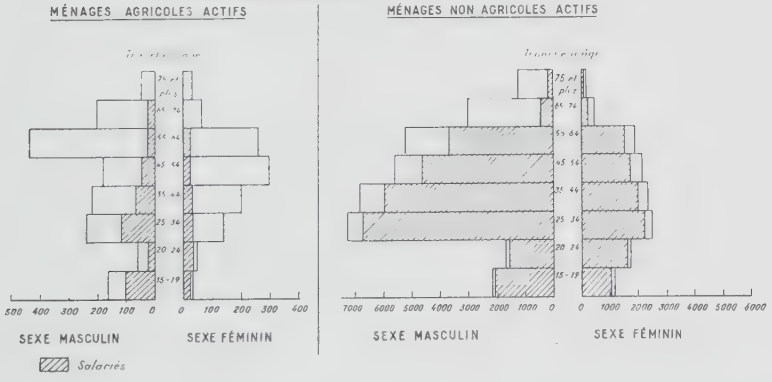
Tous ceux qui traversent en été les zones agricoles de la Porte d'Alsace remarquent le grand nombre de petits champs en lanières, entre des zones forestières, où hommes et femmes, enfants parfois, s'affairent sans cesse. De vieilles charrues, tirées par deux bœufs sous le joug ou par des chevaux, côtoient des tracteurs et des ramasseuses-presses qui lèvent le foin et le compriment. A voir l'ardeur à l'ouvrage, on devine que la main-d'œuvre est rare et que la « bonne saison » est relativement courte, de fin mars à novembre ; labours de mars et avril, parfois dès les dernières neiges, semailles d'herbes (luzerne ou trèfle), d'orge et d'avoine, fenaisons à deux ou trois reprises, binage des pommes de terre et, en juillet-août, travail intensif du lever au coucher du soleil (et même au-delà), à l'époque où les ouvriers désertent leurs usines pour leurs congés annuels ! Dans beaucoup de communes, on pratique conjointement le travail des champs et le bûcheronage. Il y a aussi, chaque jour, le travail à l'étable et à la laiterie. C'est un emploi du temps véritablement harassant !

Et dans toutes ces tâches, les aides-familiaux sont présents. Les enfants rendent de menus services ; femmes et jeunes filles sont contraintes à des travaux pénibles, comme les hommes. Les vieillards sont souvent plus nombreux que les jeunes adultes ; on est d'ailleurs frappé par le nombre considérable des personnes âgées, qui peinent dans les champs, aussi bien que par la vétusté des petites fermes ; ce qui n'empêche pas la présence de matériel moderne stationnant à proximité des fumiers. Cette opposition illustre bien une contradiction majeure dans la gestion des entreprises agricoles ; d'une part, faute de moyens financiers, beaucoup de vieux cultivateurs se contentent de vivre avec quelques vaches et une vieille charrue, tirée par des bœufs, s'usant à la tâche, malgré les intempéries, pour un rendement médiocre ; ou bien, quelques plus jeunes, qui ont encore le « feu sacré », achètent, avec l'argent gagné à l'usine, des machines agricoles, le plus souvent ensuite très mal amorties. Ce spectacle curieux de pauvreté et de gaspillage est géné-

ralisé dans les zones rurales de la Porte d'Alsace, de la Haute-Saône au Sundgau et des derniers contreforts des Vosges aux plateaux moyens du Jura.

Et que dire de ces pauvres hameaux de Haute-Saône, comme ceux du plateau des Etangs (Beulotte-Saint-Laurent), où vivent misérablement des vieillards, parfois sur un plancher de terre battue et à proximité des bêtes, où les terres retournent aux friches, où la forêt n'est plus exploitée, où le bois pourrit sur place ! Cela dénote une agriculture en crise, une agriculture qui condamne sa main-d'œuvre à un travail dur et peu rentable et qui dilapide son avoir (quand elle en a encore), en des achats inconsidérés.

PYRAMIDES DE LA POPULATION ACTIVE DES MÉNAGES AGRICOLES ET NON AGRICOLES PAR SEXE ET PAR AGE EN 1962 DANS LE TERRITOIRE DE BELFORT



Aussi, la diminution de la population active agricole s'est-elle accélérée entre 1954 et 1962, comme le montrent les histogrammes Elle est relativement plus importante que dans l'ensemble des départements français (perte annuelle : 3 % sur la plan national, mais 4,6 % en Haute-Saône, 4 % dans le Territoire de Belfort, 3,4 % dans le Doubs, 3,2 % dans le Haut-Rhin). Le nombre des décès l'emporte de plus en plus sur le nombre des jeunes accédant à la profession agricole (41). La population agricole vieillit et ce phénomène est devenu très visible, moins dans les villages, où résident beaucoup d'ouvriers, que dans les champs, où l'on ne rencontre presque plus que des travailleurs âgés.

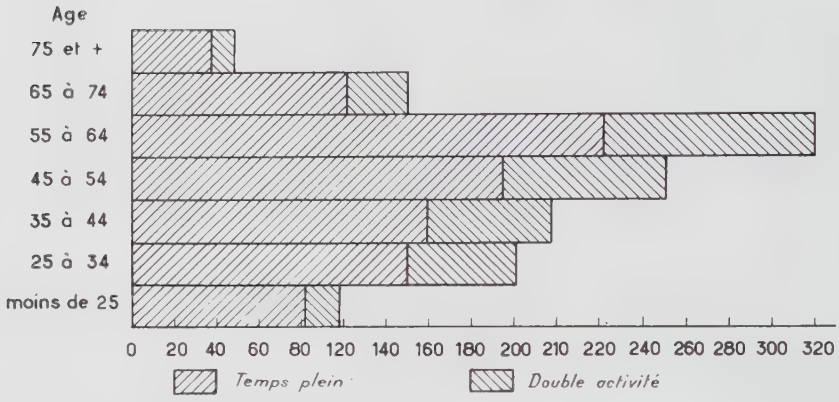
Le refus du métier d'agriculteur est de plus en plus prononcé ; les chances de renouvellement sont taries à la source : les exploitants

(41) D'après une enquête du C.R.E.A., en 1960 : « Milieu rural et attraction industrielle », Revue *Paysans*, n° 53, avril-mai 1965.

PYRAMIDE DES AGES DE L'ENSEMBLE DES TRAVAILLEURS MASCULINS AGRICOLES

(A TEMPS PLEIN ET DOUBLE ACTIVITÉ)

(SOURCE C.R.E.A. 1965)



âgés de plus de 50 ans sont majoritaires en Haute-Saône et dans le Territoire de Belfort (42).

Canton de Champagney :
51 % de 50 à 64 ans contre 2,5 % de 18 à 34 ans
Canton de Faucogney :
47,8 % » » » 3,3 % »
Canton d'Héricourt :
47,6 % » » » 10,3 % »
Canton de Luxeuil :
52 % » » » 6,1 % »
Canton de Lure :
51 % » » » 5,3 % »
Canton de Mélisey :
49,6 % » » » 3 % »
Canton de Saulx :
51 % » » » 7,6 % »
Canton de Saint-Loup :
45,2 % » » » 4,3 % »
Canton de Vauvillers :
43,2 % » » » 10,5 % »
Canton de Villersexel :
48,8 % » » » 9,4 % »

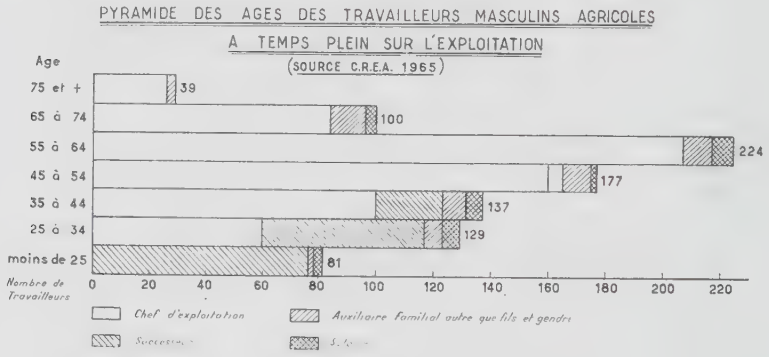
(42) Renseignements fournis en 1967 par la Direction des Sources Agricoles et la Direction du Génie Rural de Vesoul que nous remercions vivement.

Pyramides des taux d'activité dans le Territoire de Belfort, 1966

Tranche d'âges	Territoire de Belfort		Secteur non agricole — Territoire de Belfort		Secteur agricole — Territoire de Belfort			
	H	F	H	F	H	(Ec)	F	(Ec)
14 à 18	49,9	37	49,3	37	61,3	(+ 2,7)	38	(— 4,3)
19 à 23	61,4	67,4	61,3	66,7	63,7	(+ 10,9)	80,4	(+ 5,8)
24 à 28	97,5	43,2	97,5	42,4	98,3	(+ 1,6)	62,4	(— 5)
29 à 33	98,8	35,4	98,8	34,5	98,2	(— 0,7)	60,7	(— 5,9)
34 à 38	98,9	37,3	98,9	36	98,3	(— 0,8)	68,2	(— 0,6)
39 à 43	97,9	38,3	97,9	37,4	96,7	(— 2,1)	65,3	(— 4,6)
44 à 48	97,6	41,3	97,6	39,9	99	(— 0,3)	70,7	(— 3,1)
49 à 53	95,8	40,7	95,6	38,4	99	(+ 0,5)	75,2	(+ 0,5)
54 à 59	89,5	38,3	88,8	36,3	98,1	(+ 1,5)	65,2	(— 6,3)
60 à 63	75,4	29,4	73,7	26,8	93,5	(+ 1,7)	59	(— 0,5)
64 à 68	35,8	13,2	31,3	11	75,7	(+ 4,8)	39,1	(+ 2,9)
69 à 73	17	6	10,5	4	68,8	(+ 19,5)	27,5	(+ 7,5)
74 et +	10,3	2,6	6,1	1,8	37,9	(+ 14,9)	11	(+ 4,1)
Total	78,7	34,6	78,4	33,5	83,3	(— 3)	53,4	

Le sous-emploi féminin, fortement marqué dans l'industrie et, en général, dans le secteur non agricole, sauf pour les jeunes filles avant l'âge moyen du mariage, est beaucoup moins marqué dans le secteur agricole. Les Ecarts (Ec) sont calculés par rapport à la moyenne franc-comtoise (H. et F.) du secteur agricole. Ils ne sont fortement positifs que pour les jeunes (aides familiaux) et les vieillards (plus de 65 ans).

Ce tableau montre que, dans l'arrondissement de Lure, en général, environ la moitié des exploitants ont dépassé l'âge de 50 ans, alors que le nombre des jeunes agriculteurs est particulièrement faible (notamment dans les zones de Champagney et Mélisey, ainsi que dans celle de Saint-Loup, où l'activité industrielle des jeunes est prépondérante). Le pourcentage plus élevé de jeunes du canton d'Héricourt nous semble bien artificiel et résulte, sans doute, du nombre de jeunes qui, étant à proximité de leur lieu de travail industriel, n'ont pas encore renoncé à la double activité et définitivement opté.



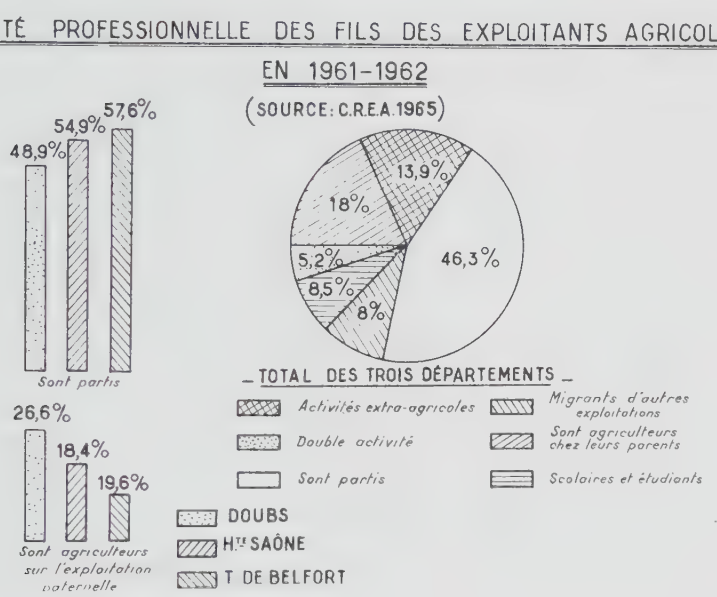
La catégorie d'âge, qui a le plus diminué, entre 1954 et 1962, est celle des moins de 25 ans, passant de 20 % du total des effectifs à 9 %. Il ressort de toutes les enquêtes, que le vieillissement de la population agricole est le plus accentué, dans la région de Belfort-Montbéliard. Les quatre cinquièmes au moins des actifs quittent l'agriculture à moins de 35 ans. Ce vieillissement est grave, car il affaiblit le dynamisme de la population active agricole ; cette perte de substance rend plus aigus encore les conflits de générations.

Cet abandon amène à poser une double question : les agriculteurs sont-ils attirés par l'industrie (mécanique notamment), du fait des hauts salaires qu'elle leur offre ? ou bien quittent-ils la profession agricole sous la pression de circonstances inhérentes à la vie agricole elle-même ?

2) *Le problème de la succession sur l'exploitation et les chances de survie.*

L'enquête du C.R.E.A. révèle que la *proportion des successeurs* (c'est-à-dire fils ou gendres de chef d'exploitation, agriculteurs à temps plein, opposés aux auxiliaires familiaux, désignant des ascendants ou collatéraux du chef d'exploitation, travaillant effectivement

à temps plein sur l'exploitation) *est inférieure à 50 %*. Beaucoup de jeunes sont soumis de la part de leurs parents, à ce qu'ils considèrent comme une domination inadmissible et, impatients d'accéder



à la direction de l'exploitation, mais ne pouvant y parvenir, ils changent de profession. Par contre, ceux qui ont accédé jeunes à la direction de l'exploitation sont moins sensibles aux sollicitations industrielles que les aides familiaux.

L'agriculture manque de bras, parce que les migrations vers l'industries sont telles que les exploitations emploient très rarement plus de deux hommes à temps plein. Dans 66 % des exploitations, on ne compte qu'un seul travailleur masculin !

Le conflit des générations risque, plus qu'ailleurs, de se résoudre par le départ définitif des jeunes vers l'usine. La plupart des jeunes ouvriers de la S.A. Peugeot, qui sont d'origine rurale, ont quitté la ferme familiale, soit qu'il n'y ait pas de travail pour deux hommes, soit qu'il n'y avait pas d'entente possible sur les techniques et la comptabilité de l'exploitation ; le départ définitif du jeune actif survient surtout après son mariage.

Les aspects familiaux de la « survie » de l'exploitation agricole, dans la région de la Porte, sont particulièrement à considérer. La présence, dans un rayon de 30 à 50 km, et de la grande industrie et d'une nébuleuse urbaine polarisante, est une sollicitation perma-

nente à l'abandon des exploitations ; car elle influe sur les possibilités de mariage des chef d'exploitation dans le cadre urbain (et non plus dans le cadre rural) et donc sur les départs définitifs vers l'industrie.

D'après l'enquête du C.R.E.A., pour la zone de Belfort-Montbéliard, la proportion des célibataires de la génération 35-44 ans (16,6 %) est nettement plus importante que la proportion nationale (environ 12 %). Tous les chefs d'exploitation des plus jeunes générations nous ont dit leur souci au sujet des réticences féminines vis-à-vis de l'activité agricole ; à moins qu'il ne s'agisse d'une grosse exploitation, dans laquelle l'exploitant est un chef de cultures et d'élevage, du même niveau social que le cadre de l'industrie voisine. La part très lourde que prend la femme de l'ouvrier-paysan dans l'activité agricole est de nature à détourner les jeunes filles de se marier avec un exploitant à plein temps. La forte proportion des exploitants, demeurés malgré eux célibataires, entre 35 et 45 ans, est un fait si bien connu dans la région, qu'il est de nature à détourner beaucoup de jeunes, qui n'attendront pas l'âge du célibat définitif pour émigrer vers l'usine. Ceux qui restent à la terre ont déjà l'assurance d'une vie familiale normale ; mais, ils sont de plus en plus minoritaires et cette minorisation est particulièrement grave.

Si l'on compare, comme test, les divers secteurs agricoles de la Haute-Saône, il apparaît sur deux plans différents les mêmes secteurs de vieillissement : la Porte d'Alsace haut-saônoise contraste nettement avec le reste de la Haute-Saône agricole :

1) Sur le plan de l'âge moyen des exploitants : 35 à 49 ans (43) :

Secteurs à majorité de population active agricole : + 50 %		Secteurs à minorité de population active agricole : — 50 %	
Cant. de Combeaufontaine	32 %	Cantons de Champagney	25,9 %
Champlitte	37 %	— Faucogney	24,9 %
Dampierre-s.-Sal.	34 %	— Héricourt	27,5 %
Marnay	35,5 %	— Luxeuil	21,3 %
— Montbozon	31,8 %	— Melisey	21,4 %
— Vauvillers	31,7 %	— Lure	24 %

A titre comparatif, dans le Sundgau, 28 % ont un âge moyen entre 30 et 50 ans (contre 43,6 % entre 50 et 65 ans). Le pourcentage des agriculteurs à temps plein sur l'ensemble des actifs du Sundgau est de 31,2 % (44).

(43) *Source :* Direction des Services Agricoles et du Génie rural de Vesoul, 1967.
(44) Enquête Caillot, 1965.

Il est incontestable que la proportion des exploitants entre 35 et 49 ans est nettement demeurée importante dans les cantons à majorité active agricole, mais pas dans les cantons à minorité ; la proportion est d'autant plus faible, que l'industrie s'est bien développée à proximité (exemple cantons de Luxeuil et de Mélisey) ; le cas du canton d'Héricourt s'explique par le grand nombre d'ouvriers-paysans exerçant encore une double activité à proximité des usines de Sochaux.

2) Sur le plan de la surface moyenne des exploitations, en tenant compte de l'âge des exploitants (43) :

Cantons à majorité agricole			Cantons à minorité agricole		
	de 35 à 49 ans	plus de 65 ans		de 35 à 49 ans	plus de 65 ans
Combeaufontaine	25 ha 5	19 ha	Champagney	13 ha 5	9 ha 3
Champlitte	31 ha 9	23 ha 6	Faucogney	13 ha	12 ha
Dampierre-s.-Salon	32 ha	23 ha 5	Héricourt	17 ha 5	9 ha
Marnay	36 ha 7	22 ha 3	Luxeuil	16 ha	9 ha 3
Montbozon	32 ha 6	26 ha 4	Melisey	7 ha 3	7 ha 7
Vauvillers	27 ha 1	23 ha 7	Lure	20 ha 6	12 ha 8

Dans les secteurs à majorité agricole, les surfaces moyennes d'exploitations se situent dans la bonne moyenne des exploitations agricoles françaises et, sauf dans le canton de Combeaufontaine, elles sont toutes supérieures à 22 ha pour les plus de 65 ans, ce qui les situe dans les normes acceptables. Au contraire, dans les zones à majorité de population active non agricole, les surfaces moyennes d'exploitation sont au-dessous des normes de rentabilité moyenne raisonnable, et il est bien évident que la plupart des exploitations trop petites n'ont aucune chance de survie, même dans le cadre d'une cessation rapide de la double activité.

D'une enquête effectuée dans le Territoire de Belfort en 1960 (45) il ressort que dans le secteur rural des cantons de Fontaine et de Belfort, 197 exploitations avaient chance de survie sur 473 ! dans le secteur plus industrialisé, par contre, de Belfort-Sud (59 sur 96) et de Belfort-Nord (11 sur 11), la stabilisation est déjà faite à cette époque. Ces proportions sont intéressantes. Elles prouvent que le nombre des exploitations rurales du secteur agricole propre-

(45) Fr. Vianney-Delalande, *Rapport sur le visage humain et chrétien du Territoire de Mission de Belfort*, 1961, inédit.

Rapport entre le pourcentage d'agriculteurs, l'étendue moyenne des exploitations et l'importance des herbages dans le Sundgau.

Régions	Pourcentage d'agriculteurs	Etendue moyenne des exploitations	Fraction du terrain exploité voué à l'herbe	Nombre d'habitants au km²	Sens de la démographie
1. Jura de Ferrette	> 50 %	de 2 à 10 ha	# 1/2	< 100	baisse
2. Vallée de la Largue	> 50 %	de 2 à 10 ha	> 1/3	de 50 à 150	baisse
3. Haute-Vallée de l'Ill	< 50 %	de 2 à 10 ha	> 1/4 et < 2/3	> 100	stationnaire
4. Région Sud-Est	> 50 %	de 2 à 10 ha	< 2/5	de 50 à 150	stationnaire ou baisse
5. Banlieue de Saint-Louis	< 33 %	5 et 10 ha	< 1/4	> 150	stationnaire ou hausse
6. Hauteurs entre Ill et Rhin	> 80 %	variée	< 1/3	< 100 ou < 70	forte baisse
7. Région d'Altkirch	< 20 %	< 5 ha	# 1/3	> 150	stationnaire
8. Région de Dannemarie	< 40 %	> 5 ha	< 1/2	> 150	hausse
9. Région Ouest de Dannemarie	environ 50 %	> 5 ha	# 2/3	variable	stationnaire ou baisse
10. Région Nord-Ouest	> 50 %	> 5 ha	> 1/4 et < 2/3	< 100	forte baisse
11. Banlieue de Mulhouse	< 20 %	< 2 ou > ha	< 1/3	> 150	forte baisse

Légende : > supérieur à < inférieur à # sensiblement.

ment dit de la Trouée de Belfort était en 1960, en train de se réduire considérablement, alors que dans les zones industrielles la stabilisation était déjà réalisée (Belfort-Nord) ; seules les exploitations les mieux équipées et les plus importantes étaient assurées de se maintenir.

Ce maintien est lié, en fait, au rétablissement d'une certaine normalité dans l'étendue des exploitations entre un seuil bas et un seuil élevé, comme l'exprime le tableau suivant, établi à propos du Sundgau Alsacien par Henri Mendras (46), qui montre le rapport existant entre le pourcentage d'agriculteurs et l'étendue moyenne des exploitations (voir tableau p. 322) :

Ce tableau situe, en 1955, les secteurs où le pourcentage d'agriculteurs étant supérieur à 50 %, l'étendue moyenne des exploitations était fort exiguë et entre le tiers et la moitié du terrain exploité voué à l'herbe ; beaucoup de cultivateurs vivaient essentiellement des produits laitiers. La démographie était partout stationnaire ou en baisse, et même en forte baisse sur les hauteurs entre Ill et Rhin, où le pourcentage des agriculteurs était supérieur à 80 %. Le recensement de la population en 1962 a confirmé cette évolution, qui s'est encore accélérée. Par contre, dans un secteur comme celui de Dannemarie, où le pourcentage des agriculteurs est inférieur à 40 %, où la superficie des exploitations est supérieure à 5 ha, de l'ordre de 20 à 25 ha en moyenne et où, enfin, moins de la moitié des terres sont vouées à l'herbe, mais surtout consacrées aux céréales et plantes sarclées, la situation est beaucoup moins critique.

R. Caillot (47) note en 1965, toujours à propos du Sundgau, que deux exploitations sur trois de 5 à 10 ha sont appelées, selon toute vraisemblance, à disparaître ; bien entendu, non seulement des exploitations d'ouvriers-paysans, mais aussi dans la décennie 1960-1970, beaucoup d'exploitations agricoles à plein temps mal rentabilisées, sont appelées à disparaître très rapidement.

Dans les zones industrielles (banlieues de Saint-Louis et de Mulhouse, comme banlieue de Belfort-Montbéliard, du reste), l'équilibre est déjà rétabli. Toutes les petites exploitations, à plein temps ou en double activité, ont pratiquement cessé d'exister, mais elles demeurent habitées. Seules se maintiennent ou se développent quelques grosses exploitations, qui rachètent et détiennent la presque totalité des terres arables des villages, avec un tiers du sol ou moins d'un tiers voué à l'herbe, le reste comprenant beaucoup de terres cultivées en légumes, céréales, plantes sarclées ; la stabulation libre

(46) H. Mendras, « Le Sundgau. Etude préliminaire à son aménagement ». Extrait du *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse*, n° 1, 1955, annexe 16.

(47) R. Caillot, *Le Sundgau à l'heure du choix*, C.A.H.R., 1965.

(ou l'élevage à l'étable) avec produits d'une culture très mécanisée est devenue fréquente, à côté des prés permanents.

3) *La faiblesse du revenu agricole moyen.*

L'abandon de la profession agricole est donc étroitement lié à des superficies trop exiguës, mais aussi à des revenus trop médiocres, sans commune mesure avec les salaires procurés par le travail à l'usine.

M. WICKHAM (48) a établi un rapport fort instructif sur les revenus agricoles dans le village de Spechbach-le-Haut pour la période 1952-1953. Il appert de la ventilation des comptes du village un déficit global de 420 000 A.F. qui correspond à un endettement. Or, après la seconde guerre mondiale, le village, comme d'autres dans la région, a beaucoup accru son parc de matériel agricole (par exemple, 1 450 000 A.F. pour la période considérée). De ce fait, le revenu moyen par foyer d'exploitant agricole est de 580 000 F. (en supposant qu'il ne vit que de l'agriculture), ce qui donne mensuellement 48 000 francs par foyer (salaire mensuel moyen à la S.A. PEUGEOT, moins les primes, 54 000 aux mêmes dates pour un O.S.). Il faut noter aussi que le revenu des familles d'exploitants agricoles est censé rémunérer non seulement le travail fourni, mais également un certain capital. D'autre part, les dépenses courantes de carburant (12 %) et de petit outillage et réparations de matériel (15 %) sont supérieures globalement aux dépenses d'engrais (25 %). Dans ces conditions, l'amortissement de ce matériel agricole n'est pas possible, si l'accroissement du revenu agricole est faible et si la courbe des coûts progresse plus vite que la courbe des profits.

La rentabilité d'une exploitation de moins de 20 ha n'est plus possible, justement parce que les profits ne font tout juste qu'égaliser les coûts d'entretien ; la disparité des revenus est telle, par rapport à l'industrie, que le petit exploitant est tenté, logiquement, de tout abandonner... à moins d'adhérer à des Coopératives ou des C.U.M.A. (49) ; mais, soit par individualisme forcené, soit par ignorance ou méfiance, seules les exploitations de 20 à 50 ha et plus adhèrent (timidement) à ces C.U.M.A. (Dans le Sundgau : 14 % des exploitations de 20 à 50 ha !).

Contrairement à ce que pensent beaucoup d'agriculteurs, l'adhésion à une Coopérative ou à une C.U.M.A., relève d'abord d'une analyse méthodique des coûts de production et du calcul des prix de revient. Or, la majorité des petits exploitants sont, dans la proportion énorme de 87 à 92 %, selon les secteurs de la Porte d'Alsace,

(48) M. WICKHAM, « Rapport sur les revenus agricoles du village de Spechbach-le-Haut (Haut-Rhin). *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse*, n° 1, 1955, p. 28.

(49) C.U.M.A. : Coopérative (communale) d'Utilisation du Matériel Agricole. Ces coopératives sont, pour la plupart, en crise dans notre région.

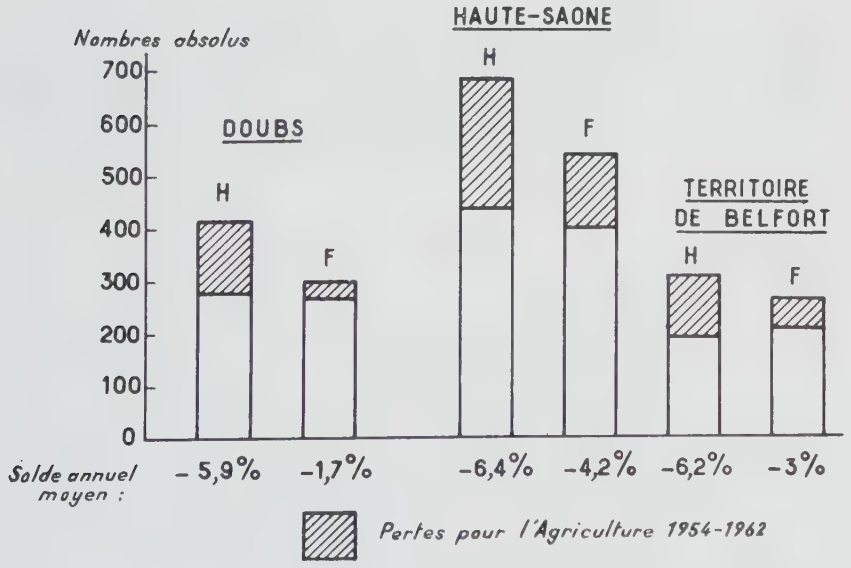
sans aucune instruction technique agricole et 11 % seulement en 1965 ont consulté un technicien agricole dans le Sundgau !

4) *Un processus inéluctable de concentration des terres agricoles.*

Les années 1960-1970 sont donc cruciales pour l'agriculture de la Porte d'Alsace. Puisque les jeunes n'acceptent plus de travailler à l'usine pour subventionner leur exploitation, malgré leur attachement à la terre, puisque les exploitations de subsistance sont condamnées à disparaître, seules, les grandes exploitations de plus de 50 ha ont chance de s'accroître, grâce à une meilleure gestion et une plus grande technicité, mais aussi, grâce à un remembrement de fait ou de droit, rentabilisant enfin le matériel agricole. C'est pourquoi, un mouvement de concentration s'effectue en faveur des grandes exploitations.

Ce mouvement est d'autant plus inéluctable que la croissance industrielle a fait disparaître pratiquement le salariat agricole, et

DIMINUTION DES ACTIFS AGRICOLES 1954-1962



que toutes les moyennes exploitations ne peuvent tenter de s'agrandir, ni chercher à intensifier leurs cultures, faute d'un surcroît de main-d'œuvre salariée. Selon l'enquête du C.R.E.A., sur cent exploi-

tations dirigées par un agriculteur à temps plein dans la zone de Belfort-Montbéliard, 96 n'emploient que la femme de l'exploitant ; et sur cent femmes actives agricoles, 4 sont chefs d'exploitation, 68 épouses d'exploitants, 18 filles ou belles-filles d'exploitants. L'absence de salariés agricoles oblige à utiliser de plus en plus de femmes, puisque les fils se tournent à plein temps vers l'industrie. Cette « féminisation » rapide de l'exploitation traduit un état de crise et pose la question de l'avenir de la plupart des exploitations agricoles, parce que le travail de la terre par tous les temps est trop dur pour la femme.

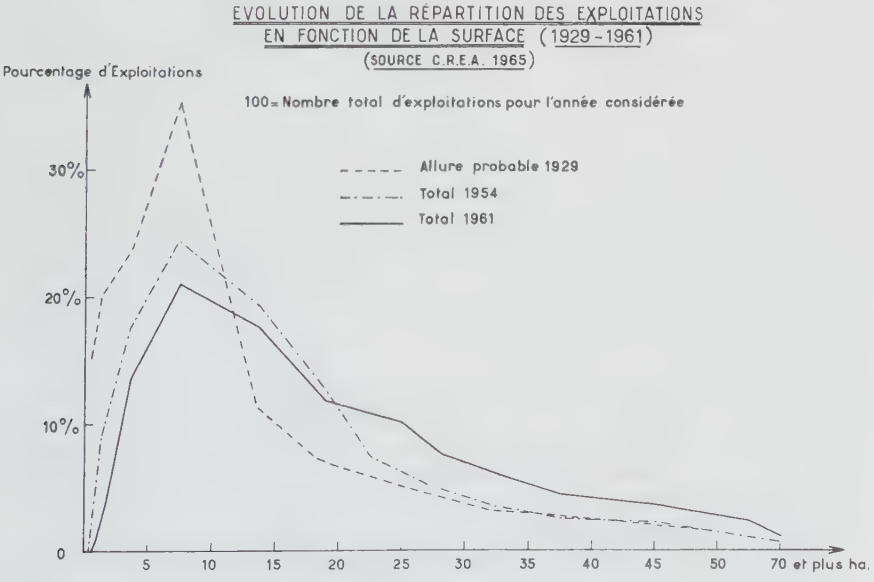
Selon l'estimation des Services Agricoles Départementaux et du C.R.E.A., en 30 ans le nombre d'exploitants aurait diminué de 60 % au moins, diminution considérable comparée à celle de l'ensemble des exploitations françaises depuis 1929. Ce rythme peut s'expliquer normalement par l'attraction industrielle. Il semble que, depuis 1955, l'évolution ait davantage atteint la Haute-Saône orientale que le Sundgau et la Trouée de Belfort. On voit que 30 exploitations sur 100 en moyenne ont disparu, en cinq ans, en Haute-Saône, contre 12 et 19 dans les communes du Doubs et du Territoire de Belfort. Ce phénomène est lié à la disparition des ouvriers-paysans et se traduit par la constitution d'une catégorie d'exploitations de 20 à 50 ha, qui, sauf dans la Trouée de Belfort, devient prépondérante.

Alors, le problème est de savoir, dans quelle mesure les terres, rendues disponibles par l'évolution démographique et l'attraction industrielle, ont profité à cette catégorie de moyennes exploitations. Autrement dit, a-t-on franchi un seuil de restructuration agricole favorable, avec remise en cause du système agraire et possibilité d'expansion des exploitations dans une spécialisation déterminée ?

CHAPITRE III

L'IMPORTANTE CROISSANCE DES MOYENNES EXPLOITATIONS SPÉCIALISÉES

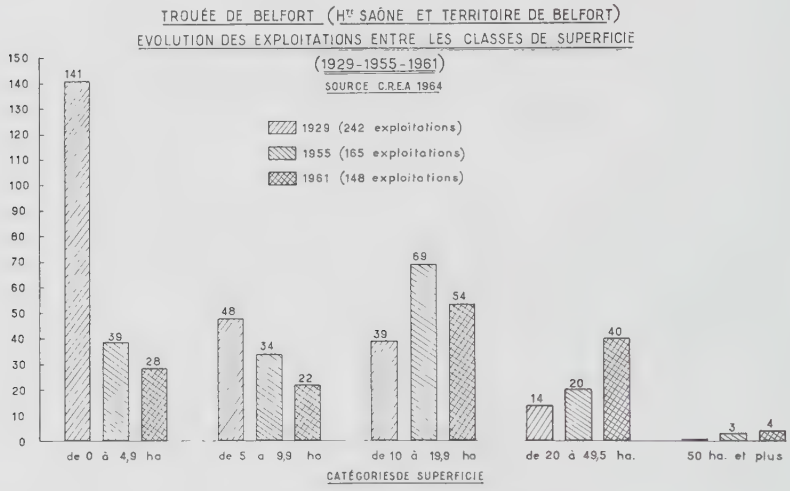
Malgré la gravité de la crise agricole, un renouveau s'esquisse dans la dernière décennie, à la faveur d'une restructuration des exploitations et des parcelles du fait d'un remembrement organisé ou spontané, à la faveur aussi d'un renouvellement des conceptions mêmes de l'activité agricole et de son introduction véritable dans une économie de marché.



1) *La disparition rapide de la petite exploitation à faire valoir direct.*

L'évolution de la répartition des exploitations, en fonction de la surface, de 1929 à 1961, montre un « écrasement » progressif des courbes pour les petites exploitations de moins de 10 ha. Par contre, en 1961, déjà, le nombre des moyennes exploitations de 20 à 50 ha

devenait nettement supérieur, à superficie égale, à celles de 1929 et, surtout, de 1954. Le phénomène s'est accéléré dans la dernière décennie et montre bien qu'une révolution dans les structures d'exploitation s'est produite (50).



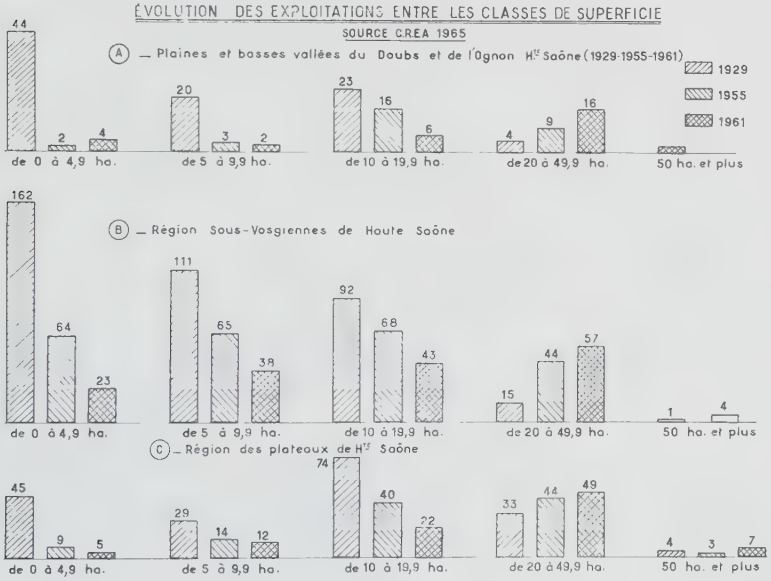
Si l'on examine, maintenant, la situation par secteurs agricoles, selon des histogrammes comparatifs, on remarque très nettement les faits suivants : dans la Trouée de Belfort, au cœur de la Porte d'Alsace, dans les terres alluviales moyennement fertiles des vallées de la Savoureuse, de la Madeleine, de la Bourbeuse et de l'Allan, les très petites exploitations sont en voie de disparition brutale, les exploitations entre 10 et 20 ha ont doublé, de 1929 à 1955, passant de 39 à 69, avec le développement du phénomène des ouvriers-paysans, pour régresser ensuite à 54. Enfin, les moyennes exploitations de plus de 20 ha ont doublé entre 1955 et 1961 ; et il existe même quatre exploitations de plus de cinquante hectares, qui vivent de la vente du lait à l'agglomération belfortaise et se spécialisent progressivement dans l'élevage pour la viande.

Dans les plaines et basses vallées du Doubs et de l'Ognon, le nombre des très petites et petites exploitations (5 à 20 ha) est réduit à sa plus simple expression par disparition de la quasi-totalité des exploitations en double activité. Par contre, celles de 20 à 50 ha ont quadruplé entre 1929 et 1961.

---

(50) Les renseignements proviennent des Chambres d'Agriculture de la Haute-Saône, du Territoire de Belfort et du Doubs, ainsi que de l'enquête agricole du C.R.E.A. en 1965.

Plus spectaculaire encore est l'évolution dans les régions sous-vosgiennes de la Haute-Saône (cantons de Champagney, Mélisey, Faucogney, Luxeuil, Saint-Loup-sur-Semouse) : les très petites exploitations (moins de 5 ha) sont passées de 162 à 23 (disparition des exploitations d'ouvriers-paysans), les petites (de 5 à 10 ha) de 111 à 38, les moyennes (de 10 à 20 ha) de 92 à 43, mais celles de 20 à 50 ha sont passées de 15 à 57 et il y a, maintenant, 4 exploitations de plus de 50 ha.

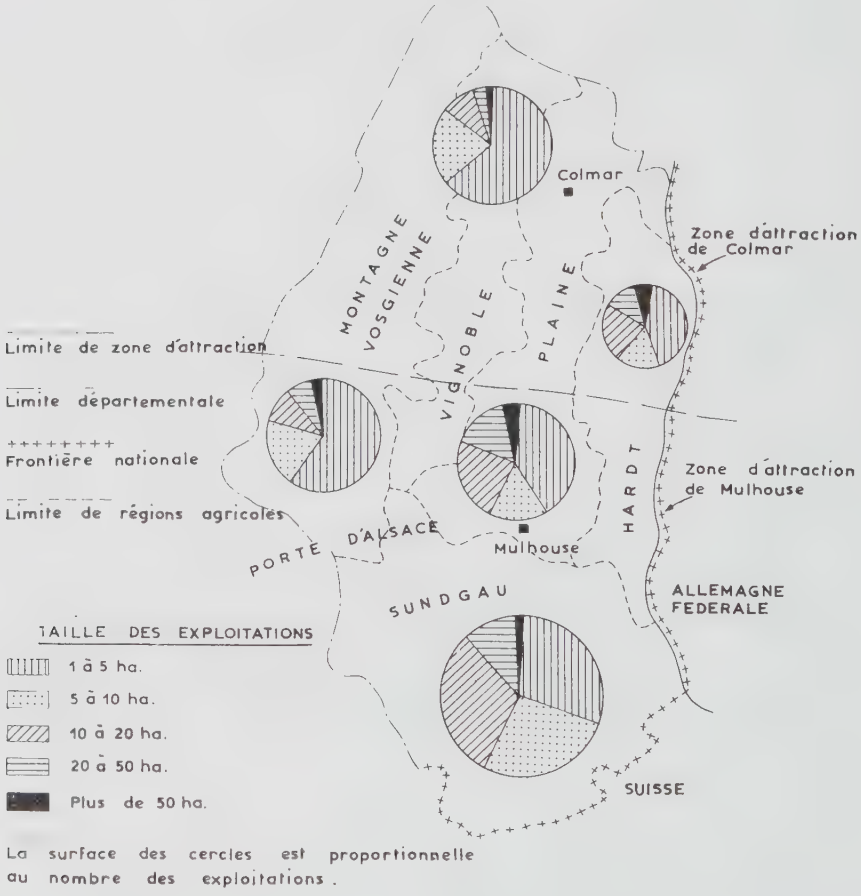


Dans le Haut-Rhin (51), la zone de la Montagne Vosgienne a perdu de 1955 à 1962 40 % des exploitations de 1 à 5 ha, 90 % de celles de 5 à 10 ha, mais en a gagné 13 % de 10 à 20 ha et, surtout, 48 % de 20 à 50 ha (en chiffres absolus on est passé de 40 à 59 de ce type). Les surface cultivées ont diminué de plus de 2 000 ha, alors qu'ailleurs, dans le Haut-Rhin, elles restaient stables. Aujourd'hui, 75 % de la population active masculine ont des activités extérieures à l'exploitation. Par contre, le pourcentage des terres en location des grandes exploitations est le plus fort du Haut-Rhin et le fermage se développe sur les terres possédées par de petits exploitants.

---

(51) *Source :* Maison du Paysan et C.A.H.R. - Colmar et Mulhouse et Services du Génie rural de Colmar qui ont très généreusement fourni de précieux renseignements.

Dans le Sundgau, entre 1955 et 1962, si les pertes sont de 33 % d'exploitations de 1 à 5 ha et de 38 % de 5 à 10, les gains sont très spectaculaires (91 % pour celles de 20 à 50 ha et 52 % pour celles de plus de 50 ha).



Répartition des exploitations du Haut-Rhin selon la superficie et la région naturelle.

(Source : Comité Directeur d'Action Agricole du C.A.H.R. Colmar Enquête sur les Structures Agricoles du Haut-Rhin) 1965.

Néanmoins, partout dans la Porte d'Alsace, les grandes exploitations sont peu nombreuses. La catégorie la plus nombreuse demeure aux alentours de 20-25 ha avec un âge moyen de 40 à 65 ans pour l'agriculteur ; 40 % des exploitants (toutes catégories) ont plus de cinquante ans ; d'une manière générale, l'activité pro-

fessionnelle des fils d'exploitants laisse peu d'espoir d'une survie pour beaucoup de fermes. On constate que le nombre des jeunes, demeurant sur l'exploitation paternelle, en 1961-1962, est de 26 % pour le Doubs, mais, de 18 % en Haute-Sône et, seulement, de 10,6 % dans le Territoire de Belfort. En tout, 18 % des jeunes fils d'exploitants agricoles, dans le Nord-Est franc-comtois, sont encore agriculteurs chez leurs parents. L'âge et la responsabilité sur l'exploitation à temps plein et en double activité, montre une prépondérance de la tranche d'âge 55-64 ans (ce qui traduit un vieillissement très accentué), alors que les jeunes patrons agriculteurs sont encore peu nombreux. Les moins de 40 ans ne représentent que 16 % des exploitants du Sundgau !

Plus grave, peut-être encore, est l'absence de formation technique. Dans les vallées vosgiennes et sous-vosgiennes, 95 % des agriculteurs n'ont reçu aucune formation. Dans le Sundgau, 10 % seulement ont reçu une formation agricole de base. En Haute-Saône, selon le Président de la Chambre d'Agriculture, les techniques dites « de vulgarisation agricole » touchent 10 % des exploitants et indirectement 20 % !

Dans la zone sous-vosgienne de Haute-Saône, l'agriculture en est restée, en fait, au stade artisanal traditionnel : le reboisement est anarchique ; il n'y a pas de remembrement, auquel les exploitants sont hostiles par méfiance. Il en résulte un morcellement extrême des parcelles. Pour les spécialistes techniques agricoles, que nous avons interrogés, ces zones sous-vosgiennes seront bientôt des zones « mortes » pour l'agriculture (52).

Cependant, dans la zone de Faucogney, un noyau d'exploitants a commencé à se grouper autour d'un C.E.T.A. (Centre d'Etudes Techniques Agricoles). Une douzaine d'exploitations s'intéresse activement à un renouveau agricole entre Fougerolles et Faucogney. Elles ont réalisé des achats de matériel agricole en commun et se sont même associées pour acheter une ferme destinée aux pâturages d'été. Mais ceux-là même qui ont encore le « feu sacré » sont dans une situation de crise. Le visiteur est frappé par leur bonne volonté, leur ardeur au travail, mais aussi leur dénuement : la plupart ont tout juste de quoi nourrir leur famille, et ce sont vraiment des prolétaires de la terre !

2) *L'inégale influence de la croissance industrielle selon les zones.*

Néanmoins, la situation est fort différente selon les secteurs agricoles de la Porte d'Alsace et, pour bien comprendre l'évolution des structures et le degré d'influence de la croissance industrielle sur les transformations rurales, nous avons choisi un certain nombre de villages et d'exploitations-types dans les diverses zones. Ces

(52) Direction des Services du Génie rural de Vesoul.

choix qui peuvent paraître arbitraires sont, en fait, le résultat de sondages préalables, tant auprès des responsables syndicaux agricoles des quatre départements intéressés que des services techniques officiels (Génie Rural et Directions des Services Agricoles) qui ont bien voulu nous conseiller.

Nous considérerons tout d'abord les secteurs qui maintiennent une activité agricole dominante, puis ceux qui se trouvent à proximité des grandes agglomérations industrielles et se trouvent, de ce fait, profondément perturbés.

a) *Zones où l'activité agricole demeure importante.*

Nous avons choisi les cas de Croix dans le Jura belfortain (au Sud-Ouest de Delle), de Lepuix-Neuf dans le Sundgau belfortain et de Gommersdorf, au cœur du Sundgau alsacien (au Nord de Dannemarie).

1) Le village de Croix, à proximité de la frontière suisse, est situé sur un avant-plateau jurassien, à 600 m d'altitude, et compte un peu plus de deux cents hatitants. Entre les deux guerres mondiales, le village s'était déjà dépeuplé d'une bonne centaine d'habitants. Il compte trois exploitations d'ouvriers-paysans et six exploitations à plein temps, se partageant 534 ha, plus un certain nombre de bois. Ses exploitants vivent sur 15-20 ha personnels, auxquels s'ajoutent quelques hectares, loués à des non-exploitants. Sur 534 ha, les terres cultivées représentent 350 ha, les prés permanents 46 ha, les vergers 12 ha et les bois 118 ha. On y trouve 54 maisons. Pour les propriétés non bâties, les revenus ont légèrement baissé de 1933 à 1965. Les parcelles sont extrêmement morcelées.

L'exploitant, que nous avons choisi comme échantillon-type, travaille sur un grand nombre de petites parcelles d'une moyenne de 15 à 20 ares, dont la plus grande a 71 ares. Cet exploitant vit sur 21,90 ha de terres cultivées et 39 ha de prés. Il élève vingt vaches laitières de race Montbéliarde, produisant sur 305 jours : 4 500 à 5 000 kg de lait, d'un taux butyreux de 37 à 41 %. C'est donc un « fermier moyen type ». Il cultive, en moyenne, 7,8 ha de blé (rendement 30 à 45 q^x/ha) et 5 ha de maïs récemment introduit (5 ans). Le maïs-fourrage, destiné à la nourriture des bêtes à l'étable, durant l'hiver, a remplacé la betterave fourragère, qui mobilisait trop durement, au moment de la récolte de novembre, les épouses des exploitants (importance de ce problème matrimonial). Le maïs, au contraire, est récolté au « corn picker » et ensilé par une seule personne. La culture est pratiquée avec l'utilisation intensive d'engrais (potasse, scories et engrais azotés) ; car il s'agit d'un sol calcaire épuisé. Outre cette grande culture céréalière essentielle, l'exploitant cultive cinquante ares de pommes de terre, quelques ares de choux fourrages et choux-fleur, enfin, une dizaine d'hectares

de cultures d'herbes (fourrages artificiels). Ses prés naturels sont « conditionnés » à l'engrais et au purin.

Sa ferme est encore traditionnelle avec de vieilles étables et des écuries, accolées à la maison de l'exploitant, pour assurer plus de chaleur l'hiver. Ses vaches laitières sont soumises au contrôle laitier de Besançon. Elles sont inscrites au Heard-Book et l'élevage dépend du Centre Inséminateur de Besançon La stabulation est pratiquée uniquement pour les génisses. L'exploitant se plaint d'amortissements trop lourds sur l'immobilier et le matériel agricole. Une bonne rentabilité exige, selon lui, des achats de terre ; or, le prix du terrain a doublé en huit ans et il a dû faire appel au Crédit Agricole, à des taux de 3 à 5 %.

La terre est rare, même pour la location, car des exploitants suisses de Bure et de Fahy la louent... mais ne l'achètent pas. La spéculation sur le prix des terres montre que les produits de ferme se vendent bien dans la zone à hauts salaires de Montbéliard. Dans ce village, on s'achemine vers deux à trois grandes exploitations, spécialisées dans les produits laitiers, pratiquant la sélection du bétail et l'élevage des veaux de race Montbéliarde.

2) Dans le Sundgau belfortain, Lepuix-Neuf est un village de fondation religieuse, traversé par l'ancienne voie romaine de Mandeure au Rhin et a son origine dans un poste romain, qui avait fait creuser un puits. Dépendant du Comté de Ferrette, ce village fut totalement détruit par les Suédois en 1634. A proximité, fut également rayé de la carte le village de Normanvillars. A sa place, se sont développées des fermes de colonisation isolée de la secte des Anabaptistes, protestants dissidents et très indépendants.

Le village de Lepuix-Neuf, qui avait 374 habitants, en 1891, n'en a plus que 190 en 1954, et en retrouve 200 en 1962. Avant la seconde guerre mondiale, aucun habitant n'était ouvrier à Delle ou à Belfort. Depuis, le village comptait sept ouvriers-paysans contre douze cultivateurs à plein temps, répartis sur 540 ha. Là aussi, la parcellisation est très grande : c'est un finage de polyculture, mais où l'on cultive très peu de maïs, un peu de blé, surtout des céréales secondaires (orge, avoine, seigle) et des cultures fourragères (trèfles, betteraves). Il s'agit, de plus en plus, d'assurer la nourriture des vaches laitières. Depuis 1928, existe une Coopérative laitière qui assure la pratique collective du contrôle laitier. Dans ce village, le lait est, en totalité, transformé sur place en gruyère ; ceci explique et justifie le système des coopératives. L'observateur est frappé par le très petit nombre de travailleurs jeunes dans le village et par l'excès de motorisation, qui s'est développée depuis 1950, et a obligé les exploitants à de larges emprunts au Crédit Agricole. Comme il n'existe pas de C.U.M.A., la rentabilité est fort mauvaise et beaucoup de tracteurs sont difficilement amortis. L'individualisme et l'absence de jeunes pour continuer les exploitations sont autant

de signes d'une très grave crise, malgré les espoirs fondés sur le remembrement.

3) Le cas de Gommersdorf, dans la zone de Dannemarie, est un exemple intéressant d'un village de Sundgau où la majorité des habitants a voulu demeurer exploitants. Le village compte 22 exploitants à plein temps (une trentaine avant 1939) qui travaillent sur 350 ha de S.A.U. (Surface agricole utile), constitués pour moitié de terres arables et pour moitié de prés. Les cultures consistent dans une polyculture de plein champ, un peu de tabac, des pommes de terre, du maïs fourrage (ensilé ensuite pour l'hiver) et des navets à l'automne, en cultures dérobées.

Un sol de lœss/lehm à pH avoisinant 6, offre une terre lourde à travailler sur la roche-mère marneuse, mais fertile. Le travail est mal rentabilisé par l'exiguïté des parcelles, dont certaines n'avaient pas 30 ares avant le remembrement. Là encore, l'excès de motorisation a entraîné de lourdes dettes : en 1963, les dettes des agriculteurs vis-à-vis du Crédit Agricole atteignaient la somme considérable de onze milliards d'anciens francs ! La C.U.M.A. ne groupe du reste que quatre exploitants sur 22. Cependant, il y a 20 exploitations viables, avec successeur assuré, et l'âge moyen des exploitants est de 40 ans. Avec le remembrement, Gommersdorf fonde de plus en plus ses spéculations sur l'élevage mixte lait-viande et diminue relativement sa polyculture. Le prix des terres est anormalement élevé et stoppe l'accroissement des meilleures exploitations.

Dans ces trois cas, l'agriculture pour survivre doit secouer la routine, développer la coopération pour une meilleure rentabilité et regrouper les parcelles entre les mains de quelques exploitations, dépassant 25 ha ; faute de quoi, elle est en péril de mort. Or, nous avons choisi volontairement des secteurs qui ne sont que sous l'influence indirecte de la grande industrie. Le nombre des ouvriers-paysans est relativement restreint. Le rôle de la croissance industrielle et urbaine se marque dans la diminution de la polyculture et une spécialisation plus poussée dans l'élevage, dans les achats de terres par de petits propriétaires non exploitants. Ces derniers freinent l'expansion des exploitants agricoles qui, eux, se plaignent unanimement du renchérissement brutal des terrains, depuis une décennies, dans le rayon d'influence des usines Peugeot.

Très remarquables aussi sont le rôle des cultures céréalières et herbagères, pour l'engraissement et la production laitière, et le peu d'enthousiasme pour les C.U.M.A. ; ceci prouve le maintien d'un fort individualisme. Les dettes accumulées sont la conséquence de mauvais calculs prévisionnels sur la rentabilité du matériel agricole. Sauf à Gommersdorf, il faut retenir aussi l'absence ou la rareté des jeunes exploitants ; c'est le résultat de l'attirance des salaires industriels et des faibles revenus, aggravés par un endettement généralisé.

En est-il de même dans les zones directement marquées par la croissance industrielle ?

b) *Zones où l'activité agricole est secondaire.*

Dans ces zones, nous envisagerons quatre catégories de villages et d'exploitations-types :

— celle où l'activité agricole est l'affaire de petits exploitants, où il n'y a pas de remembrement, parce que la majorité des propriétaires sont des ouvriers-paysans ou des ouvriers propriétaires de terre (cas de Bavans) ;

— celle où l'activité agricole est laissée à quelques exploitants à plein temps, la majorité de la population vivant de l'industrie (cas de Trétudans) ;

— celle où l'activité agricole est concentrée entre les mains d'un seul gros exploitant (cas de Dambenois) ;

— celle enfin où la ferme, plus ou moins à l'écart de la grande agglomération, constitue une grande exploitation aux structures proches de celles de type industriel (ferme du Mont-Chevis à Montbéliard).

1) La commune de Bavans est située dans l'orbite industrielle du Pays de Montbéliard, sur les bords du Doubs, à 10 km de Montbéliard. Au recensement de 1962, cette commune rurale comptait 1 930 habitants. Elle a vu sa population augmenter de 83 % entre 1936 et 1962 et surtout entre 1954 et 1962 (+ 69 %). Du reste, le village prend de plus en plus un aspect urbain : large rue centrale bien éclairée, façades de beaucoup de vieilles fermes repeintes, vieilles granges transformées en garages, maisons neuves qui n'ont aucune destination agricole. En 1954, on comptait 27 agriculteurs, soit 6 % de la population active, contre 305 ouvriers et ouvrières, soit 68 %. En 1966, il n'y avait plus que cinq exploitants à plein temps et 7 exploitations en double activité (ouvriers-paysans). Le sol arable se partage en deux secteurs très différents :

1) le long du fleuve : prés inondables et champs sablonneux sur basse terrasse (pH 3 à 4), bons pour la culture des pommes de terre ;

2) sur le plateau, la roche-mère calcaire est recouverte d'un limon légèrement sableux (pH 7-7,5), favorable aux cultures d'herbes. Sur cette zone, on est frappé par le grand nombre de champs en lanières, parcelles allongées et exiguës et par la présence de cerisiers dans les prés et champs cultivés. Le remembrement n'a pas été réalisé, et les agriculteurs se tournent délibérément vers l'élevage sur prés et à l'étable. La moyenne est d'une quarantaine d'ha pour les cinq exploitations à plein temps, ce qui est largement au-dessus de la moyenne rentable (20-25 ha) et montre que seules des exploitations de cette nature demeurent viables. Mais là encore, les exploitations d'ouvriers-paysans sont un frein au remembrement.

D'après le cadastre, en 1966, sur 821 ha, 364 appartiennent aux bois qui dépendent de particuliers. 270 ha sont cultivés essentiellement en trèfle ou autre graminée sélectionnée, en légumineuses et en céréales pour l'alimentation hivernale du bétail (orge, un peu de blé et d'avoine pour le mélange). Les prés permanents représentent 85 ha, mais ils tendent à se réduire, parce que l'élevage sur prés n'est pas d'un bon rendement ; les vergers occupent aussi 43 ha ; le cadastre indique 48 ha de landes et friches, preuve d'une mauvaise utilisation de l'ensemble du finage et d'un déclin notoire de l'agriculture, notamment dans les propriétés appartenant aux ouvriers-paysans et aux ouvriers. On ne cultive plus guère de pommes de terre et de betteraves, parce que les villageois ne peuvent s'en occuper, faute de main-d'œuvre (pratiquement pas d'ouvriers agricoles) et de places insuffisantes pour l'engrangement des récoltes.

Dans les cinq exploitations à plein temps, l'accent est mis sur l'élevage des vaches laitières de race montbéliarde. On élève, en moyenne, 45 bêtes par exploitation. Le développement d'un marché laitier plus important, dans la zone de Montbéliard, a conduit à une meilleure sélection et à une rotation plus rapide des bovins, avec l'aide du Herd-book et du contrôle laitier de Besançon. Les éleveurs vendent 200 à 240 litres de lait par jour, dont le quart seulement est destiné à la Coopérative de transformation laitière de Sochaux ; le reste est vendu sur place aux résidents non agricoles, sous forme de lait cru, ou sert pour la crème. L'élévation rapide du niveau de vie, due aux salaires élevés de l'industrie automobile et de ses annexes, explique le rôle de plus en plus capital du commerce de la crème : la sélection est orientée en fonction de l'élévation du taux butyreux du lait (à Bavans : 33,2 %). Les exploitants développent la stabulation libre du bétail ; mais, cette spécialisation intensive nécessite des investissements à long terme pour l'achat des bêtes sélectionnées et le renouvellement du matériel, en emploi constant : faucheuses, charrues, tracteurs. Il existe bien une C.U.M.A., qui dispose d'un semoir à graines pour le village, mais la coopération est difficile entre exploitants.

A la suite d'une enquête personnelle, en 1967, il apparaît que deux fermiers se partageaient le matériel acheté de concert et que les plus jeunes souhaitaient la séparation des bâtiments d'exploitation du logis, pour éviter le plus possible l'utilisation de la route nationale de Besançon à Montbéliard, dangereuse et encombrée aux heures d'entrée et de sortie des usines ; enfin, et surtout, le souhait unanime est de dissocier aujourd'hui les exploitations de ce « village-dortoir » et de les réinstaller isolément sur le finage, pour avoir plus de possibilité de mouvements.

Toute cette évolution suppose de nouveaux investissements, que les possibilités financières des exploitants, pris individuellement, sont incapables d'assumer ; la question se pose d'une survie de ces exploitations moyennes, dans le cadre de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard.

2) La commune de Trétudans est au cœur du grand axe de la nébuleuse urbaine Belfort-Montbéliard. Aussi constitue-t-elle un cas fort intéressant de village ayant subi très discrètement l'attraction industrielle. Le nombre des habitants n'a pas varié entre 1936 et 1962 (passant de 534 à 536), par contre, la population active industrielle a augmenté de 62 à 81 % entre 1954 et 1962 tandis que la population active agricole diminuait de 21 % à 16 %, et même 8 %, si l'on tient compte du fait que la moitié de celle-ci est composée d'ouvriers-paysans. C'est assez dire l'importante mutation qui s'est faite depuis dix ans.

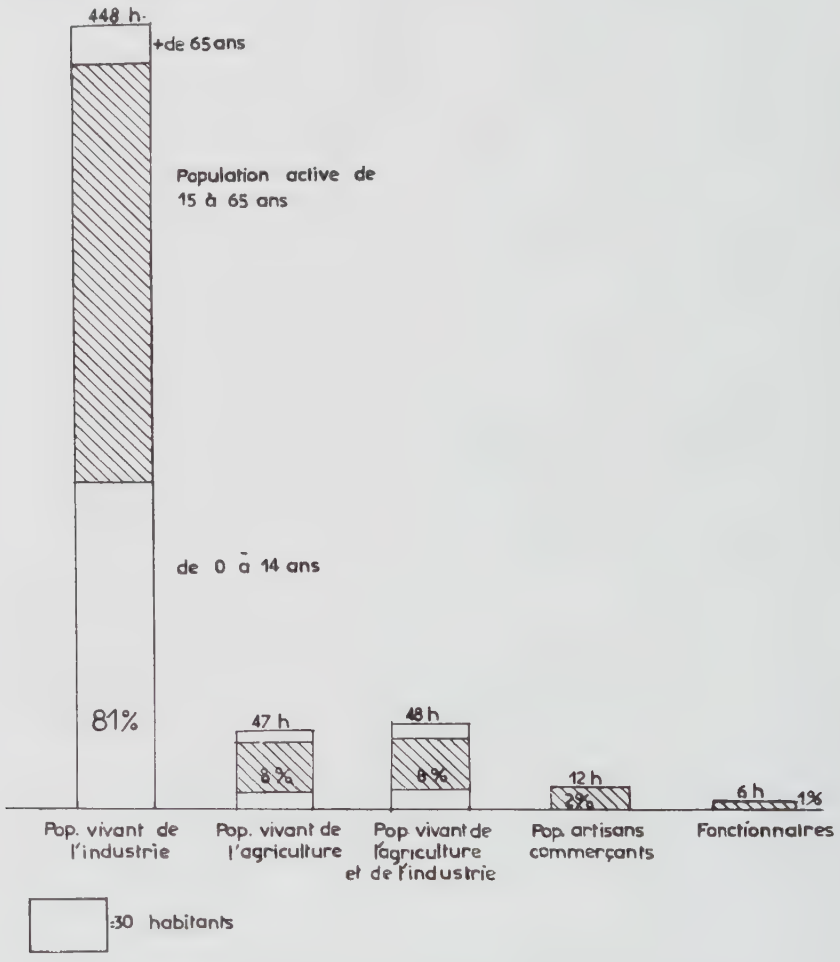
Le village de Trétudans, situé à mi-chemin de Belfort et de Montbéliard (9 km), s'étend de part et d'autre de la route nationale Belfort-Montbéliard, sur une longueur de 1 km 600. Il présente au visiteur deux aspects bien distincts : le village ancien, composé de fermes, servant surtout aujourd'hui de lieux d'habitation, et situé dans la partie septentrionale ; le groupe des cités ouvrières dépendant des anciennes forges de Châtenois (aujourd'hui Société Acmer) est implanté au Sud et séparé du reste du village par le canal de Montbéliard à la Haute-Saône. Les habitants de ces deux groupes se mêlent peu. La condition sociale, le mode de vie et même l'esprit, ne se prêtaient pas, jadis, à une intégration entre les deux catégories d'habitants. Aujourd'hui, elle se réalise par suite du passage en masse des exploitants agricoles à la condition d'ouvriers d'usine.

Pourtant, hormis dix maisons de construction récente (moins de huit ans, ce qui prouve un début d'emprise urbaine), les autres sont des fermes traditionnelles ; plus ou moins accolées les unes aux autres, elles sont toutes composées d'un corps de logis sans étage ou à un étage, d'une grange à la vaste porte en bois de style franc-comtois, d'une écurie attenante et d'une remise : le tout englobé sous le même toit à auvent. Ce grand auvent protège du vent et de la pluie et permet ainsi d'abriter chariots et machines agricoles. Les toits pointus se serrant autour du fin clocher de l'église sont moins sensibles à la pression des abondantes chute de neige de l'hiver.

Le corps du logis placé généralement à une extrémité du bâtiment communique intérieurement avec toutes les parties du bâtiment agricole. C'est cette promiscuité avec les bêtes et les engins aratoires, que les jeunes, comme à Bavans, souhaient voir cesser, en dissociant le logis d'habitation des bâtiments agricoles.

Le village, fondé à l'époque gallo-romaine, eut après 1871, un nombre important de ses actifs qui se tournèrent vers les Forges de Châtenois, puis vers Sochaux et Belfort. C'est donc le type même du village d'ouvriers-paysans. En 1964, seulement 8 % des actifs vivaient à la fois de l'agriculture et de l'industrie. Tous les autres ont opté définitivement pour l'industrie. 35 personnes vivent de l'agriculture et on compte dix exploitations agricoles, couvrant entre 10 et 35 ha de superficie. Leurs productions principales sont

la viande et le lait. Les exploitants ont un cheptel entre 3 et 18 vaches laitières.



Trétudans - Répartition de la population suivant les secteurs auxquels elle appartient, 1962.

Sur un sol argilo-calcaire imperméable et humide des basses terrasses de la Savoureuse, les terres se répartissent ainsi :

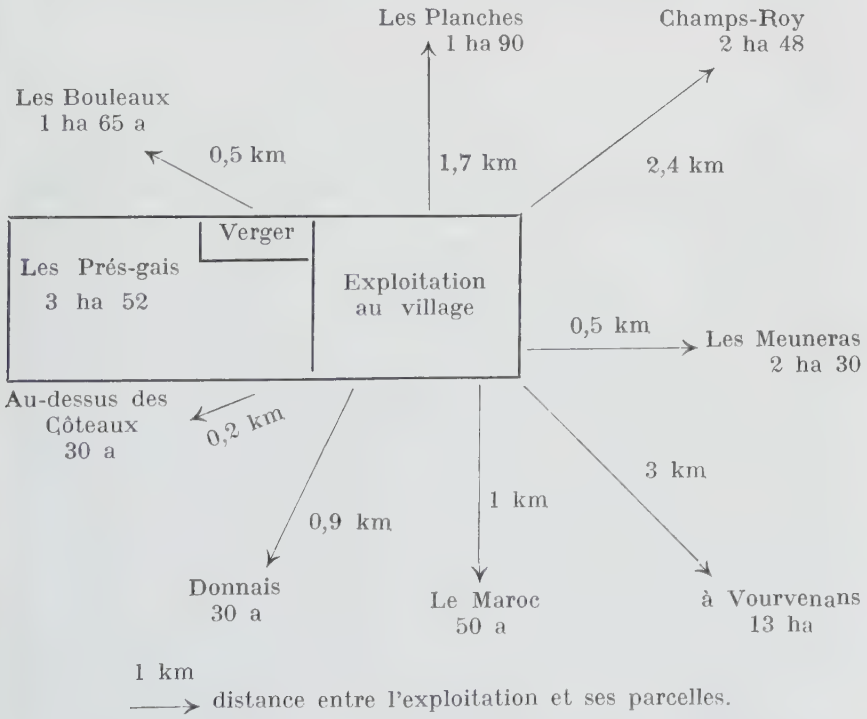
Terres labourables et prairies sont supérieures aux pourcentages moyens de la Trouée de Belfort. C'est dire que le finage est bien intensément exploité à Trétudans. On remarque la faiblesse des friches et des vergers ; seules, les grandes cultures sont pratiquées.

Les 112 ha de terres labourables se répartissent de la manière suivante : 61 ha de céréables (blé, avoine, orge), essentiellement

exploités pour la nourriture du bétail, 22 ha de plantes sarclées (choux à choucroute, à proximité de la Choucrouterie de Chèvremont, pommes de terre et betteraves fourragères), 5 ha de cultures légumières de plein champ, 8 ha de prairie artificielle et 18 ha de prairies, labourées de temps en temps.

Quatre cultivateurs seulement produisent des choux à choucroute, vendus aux « choucroutiers » des villages voisins, notamment de Chèvremont. Un seul transforme sur place. Un autre est spécialisé dans l'élevage avicole et la production des poussins d'un jour. On assiste actuellement à une réduction sensible de la culture du choux à choucroute (53), au profit des cultures d'herbes pour les vaches laitières.

Du fait d'un habitat encore circonscrit au village et d'un remembrement, qui n'a pu être que partiel, en raison de la présence de nombreux ouvriers et ouvriers-paysans propriétaires (gardant les parcelles de leurs ancêtres ruraux, comme ressources d'appoint et jardins), les exploitations souffrent toutes des distances entre les champs et les bâtiments agricoles au village. Voici un exemple de rapport des parcelles vis-à-vis de l'exploitation (38 ha) :



(53) En effet, selon les exploitants et la D.S.A. de Belfort, le chou à choucroute se vend à des taux trop bas pour être rentable dans la région ; mais un autre facteur important est le manque absolu d'ouvriers agricoles.

Ce tableau montre que les champs sont répartis aux quatre extrémités du village, et même au-delà, à des distances allant jusqu'à 2,4 km et 3 km. Les parcelles, d'autre part, malgré un certain remembrement, sont encore fort exiguës et les déplacements sont longs et onéreux d'un champ à l'autre ; ce fait provoque une mauvaise rentabilité de l'exploitation. Les bêtes ne sont pas rentrées à l'étable, mais restent sur les prés pendant la belle saison. Cependant, une grange, une écurie et un hangar sont aménagés sommairement au village pour la stabulation libre (élevage des veaux et génisses).

Les cultures étant variées, le matériel nécessaire est abondant, d'autant plus que sévit le manque de main-d'œuvre, qui a obligé à réduire les surfaces plantées en choux et légumes de plein champ. L'augmentation du bétail suppose des machines à traire, servant aux champs comme à l'étable du village. Certaines machines ont été achetées en commun par la C.U.M.A. communale ; mais l'amortissement se révèle difficile. Les bâtiments agricoles, tous vétustes, ne permettent plus un travail rapide et rationnel ; et la position des fermes dans le village, dans l'immédiate proximité d'une route à très grande circulation, ralentit considérablement les activités agricoles.

3) *Une remise en cause totale du système agraire.*

Ce système agraire est-il condamné par la croissance urbaine et industrielle ? Les parcelles trop petites et trop éloignées condamnent les exploitations modestes à la stagnation. Le revenu agricole va en diminuant. Depuis le remembrement, l'accroissement des revenus à Trétudans, par exemple, est uniquement le fait des pâtures : « faire du lait est plus intéressant que de faire de la viande ou de cultiver les légumes », nous ont dit les agriculteurs ; la spécialisation s'oriente dans ce sens, de manière absolue avec introduction des meilleures races laitières (frisonnes et pie rouge). C'est la fin de la polyculture, qui n'est pas destinée à l'élevage.

Dans la Trouée de Belfort, à l'instar de la situation existant à Trétudans, on assiste à une radicale disparition du chou à choucroute qui exige trop de main-d'œuvre. Or, cette dernière, même sous forme d'aides familiaux, existe de moins en moins. Le cultivateur qui travaille aussi à l'usine, ne peut plus faire de culture de choux. Les plus jeunes agriculteurs ne veulent plus développer les cultures légumières et ne travaillent que pour l'élevage laitier. « Le gain journalier est le lait » affime le Maire de Bessoncourt, à 8 km de Belfort, sur la RN 19 Paris-Bâle. La disparition de beaucoup de jeunes, attirés par les usines et leurs hauts salaires, entraîne l'abandon, dans cette commune de Bessoncourt, de cinq exploitations entre 20 et 35 ha, pourtant jugées rentables. Le manque de descendants, s'ajoutant au manque de main-d'œuvre et à la nécessité d'une mécanisation totale, faute de bras, aboutit à une reconcentration,

au profit d'une ou deux grandes exploitations (qui louent en fermage beaucoup de champs et de bâtiments au village pour « se donner de la place) ». Le processus aboutit alors, non seulement à une superconcentration, mais à l'éclatement des anciens villages. Les exploitations agricoles dignes de ce nom constituent désormais des « écarts », établissent une rotation plus ample des cultures céréalières et fourragères, dans de grands champs d'un seul tenant.

Pour illustrer cette évolution, voici deux cas très significatifs : une exploitation de Dambenois et une autre au Mont-Chevis, aux portes mêmes de Montbéliard.

La commune de Dambenois se trouve installée sur une terrasse de la Savoureuse, à proximité du confluent avec l'Allaine et du canal de la Haute-Saône. Dambenois s'est beaucoup développé en habitations (36 maisons en 1955, 50 en 1966). Sa population totale est passée de 145 en 1936 à 180 en 1962. La population active, qui n'était plus qu'à 26 % agricole en 1954 contre 71 % à l'industrie, est maintenant à 95 % tournée vers l'industrie. Il n'y a plus d'exploitants vivant exclusivement de leurs revenus agricoles, sauf un moyen exploitant qui détient à lui seul les 4/5 des terres arables et des prés exploités (alors que l'on comptait huit exploitants entre 1930 et 1939).

La physionomie actuelle du finage se présente ainsi : au N.E. sur le sommet de l'interfluve entre Savoureuse et Allaine, aux limites de Vourvenans et d'Allenjoie, des bois avec taillis sous futaie de résineux exploités par des particuliers et la commune sur 130 ha. Les sols alluviaux avec cailloutis et argiles (pH 5,5 à 6) et les nappes de colluvions sur roches-mères de calcaire sont favorables aux cultures d'herbes. De grandes parcelles d'un seul tenant, de l'ordre de 3 à 8 ha, pour les terres du seul grand exploitant, sont cultivées en maïs ou luzernières. Il y a quelques zones de trèfles, mais peu de vergers. Sur le coteau, dans le sens de la pente, en direction du canal, de petites parcelles allongées et étroites, avec surtout des cultures d'orge (il s'agit de parcelles rachetées ou louées aux trois ouvriers-paysans ou aux ouvriers propriétaires au village). Les prés permanents sont concentrés dans la basse vallée humide à terrains argilo-sableux, d'origine surtout glaciaire.

Cette moyenne exploitation unique peut développer un assolement céréales-plantes sarclées avec rotation triennale. Le personnel se limite à deux patrons et deux ouvriers agricoles. L'élevage se compose de 70 vaches laitières à taux butyreux très élevé (40 %). L'exploitant a eu l'audace d'introduire la race frisonne pie noire dans le domaine de la Montbéliarde, malgré les règlements interdisant l'usage d'un autre lait que celui de la Montbéliarde pour le gruyère de Comté. Mais cet exploitant audacieux n'en avait cure ; car il s'agissait pour lui de ravitailler en lait et en crème l'agglomération urbaine proche de Belfort-Montbéliard.

Alors que la production de lait journalière des petits producteurs de Dambenois est de 60-70 litres, la grande exploitation produit plus de 1 000 litres/jour. Elle élève, d'autre part, 150 porcs. Pour l'alimentation du bétail, elle cultive 30 ha de maïs-fourrages, 15 ha d'orge et 15 ha de cultures herbagères sélectionnées. Le reste de l'exploitation se compose de prés permanents, au bord de la Savoureuse. La sélection du bétail et le contrôle laitier sont très poussés. L'organisation d'un libre service pour le bétail fait songer à ceux que l'on rencontre dans le Pays de Caux ou la Normandie bocagère. Deux spéculations sont pratiquées de concert : la fourniture du lait et l'élevage des veaux et des porcs à l'engrais, avec parfois « livraison entière d'étables », c'est-à-dire d'un bétail sélectionné rigoureusement et élevé en stabulation libre, à l'instar de la technique hollandaise ou danoise. Voilà donc fondée une véritable industrie agricole qui profite fort bien de la croissance urbaine, mais qui risque de souffrir d'un nouvel accroissement de l'agglomération et du tracé de l'autoroute Belfort-Montbéliard. Néanmoins, dans un style nouveau, elle représente incontestablement une solution d'avenir pour quelques agriculteurs entreprenants et envahissants ! Le monolithisme industriel va-t-il s'accompagner du monolithisme agricole, les mêmes causes, *mutatis mutandis*, produisant les mêmes effets ?

4) *Une moyenne exploitation agricole peut-elle donc se maintenir à l'ombre même de la nébuleuse urbaine ?*

La description de la ferme du Mont-Chevis, à l'extrémité occidentale de la commune de Montbéliard, va nous fournir une réponse positive à cette question.

Cette ferme est un domaine familial vieux de cinquante ans, fondé avec des capitaux d'origine bisontine. Elle n'a jamais connu de remembrement et a toujours été entourée de grandes parcelles dont l'une atteignait même 22,40 ha. C'est, peut-être, là la cause de son succès contemporain ; car il s'agit de grands ensembles d'un seul tenant très adaptés à la motorisation.

L'exploitation se compose de 55 ha de S.A.U. dont 20 ha de terres labourables principalement cultivées en céréales (orge 1/3, maïs et blé 2/3) en assolement triennal et 25 ha constitués en prés permanents et temporaires en alternance. Le bétail comprend 75 têtes, dont 40 génisses et 30 vaches laitières de race montbéliarde. L'essentiel du lait est destiné au centre de ramassage laitier de Sochaux. L'exploitation pratique en grand la « stabulation libre ». Sa politique est une rotation très grande du bétail sur prés. Loin de disparaître devant la poussée urbaine, cette exploitation semble, au contraire, en bénéficier.

Ces quelques exemples démontrent bien qu'un seuil de restructuration a été franchi, consistant en un élevage très spécialisé et pratiqué par quelques moyennes exploitations, ayant d'excellents

comptes de gestion et calculs prévisionnels, à l'exemple des grandes entreprises industrielles. Cependant, les capitaux « tournent « plus lentement dans les exploitations agricoles : les améliorations foncières et immobilières sont encore insuffisantes, par suite de la timidité des prêts consentis et de la lourdeur des amortissements (de 5 à 10 ans pour les tracteurs et machines), par suite aussi des freins à l'expansion, que constitue la présence de nombreux petits propriétaires non exploitants (ou petits exploitants en double activité), qui achètent ou conservent des terres comme jardins et terrains à bâtir.

L'agriculture de la Porte d'Alsace ne risque-t-elle pas de périr du fait de l'emprise foncière croissante des citadins ?

CHAPITRE IV

UN OBSTACLE GRAVE A LA CONCENTRATION DES TERRES AGRICOLES : L'EMPRISE CITADINE SUR LA VIE RURALE

Des cas concrets, étudiés au précédent chapitre, il ressort que toutes les exploitations agricoles, qui veulent faire face à une bonne rentabilité du matériel, se heurtent à de grandes difficultés, lorsqu'elles veulent acheter des terres supplémentaires, ou simplement en louer à la faveur des remembrements.

Comment se présentent ces difficultés et quel rôle joue l'emprise urbaine sur la campagne de la Porte d'Alsace, tels sont les deux thèmes de réflexion de ce chapitre.

1) *Les demandes de terres et l'évolution spontanée du Marché foncier.*

La mécanisation et les charges actuelles des exploitations moyennes imposent une ouverture du Marché foncier pour réaliser de meilleurs amortissements.

Or, ce marché foncier est très peu ouvert tout d'abord, par suite de la répulsion des agriculteurs âgés devant les perspectives d'abandon, même avec une indemnité viagère. Nous avons vu que les exploitants de plus de 65 ans sont nombreux encore, en Haute-Saône notamment, et que c'est seulement à la génération suivante que les abandons sont les plus nombreux. L'abandon partiel est plus fréquent, que l'abandon total, et beaucoup d'exploitants de plus de 65 ans, comme l'a observé l'enquête du C.R.E.A., semblent adapter leur superficie agraire à leurs possibilités physiques de travail ; ils tendent à abandonner une partie de leur exploitation, et, en premier lieu, les locations aux grands ou moyens exploitants.

La double activité ne semble pas, seulement, un facteur de maintien du morcellement du sol, mais elle a été et demeure encore un facteur de survie des petites parcelles cultivables. Pas plus qu'au remembrement, les ouvriers-paysans ne sont favorables à la vente de leurs petites parcelles. Néanmoins, leur disparition progressive devrait ouvrir maintenant le Marché foncier.

Or, la concentration des terres réalisée par l'agrandissement des exploitations moyennes est troublée par deux phénomènes nouveaux :

— d'une part, la reprise en faire valoir direct d'exploitations disponibles, sous la forme de cultures herbagères extensives, par des personnes jusque-là étrangères à l'agriculture ;

— d'autre part, l'industrialisation massive et l'existence de laboratoires de recherches dans les grandes usines, utilisant un grand nombre de maquettes en bois (ALSTHOM, SACMM, UNELEC, PEUGEOT) donnent un encouragement au « reforestage ». Ceci amène une partie des anciens exploitants qui, devenus ouvriers à temps plein, demeurent cependant dans leur ancien village, ainsi que des candidats propriétaires d origine citadine, à détourner la terre de sa destination agricole : partout, dans les finages des régions vosgiennes et sous-vosgiennes et sur les avant-monts jurassiens, bien des parcelles sont ainsi plantées en sapins et, surtout en épicéas (dont le rendement est plus rapide). Du reste, le reboisement dans la zone vosgienne a été en grande partie anarchique durant la dernière décennie. Le génie rural a pris la sage décision de délimiter, dans chaque commune, le périmètre des zones à boisements autorisés et des zones à interdire au boisement ; car beaucoup de secteurs de la zone vosgienne gagneraient à demeurer consacrés aux cultures et aux prés. Il existe donc dans la région un problème d'excès de boisement (54), comme celui dénoncé par L. GACHON dans le Massif Central.

L'achat de terres et d'exploitations rurales par les professionnels de la viande, les professions libérales, les industriels et les commerçants est une évolution négative vers la suppression de la vie agricole villageoise. Ces nouveaux propriétaires ne peuvent avoir, et n'ont pas, les mêmes perspectives d'avenir, que les agriculteurs à temps plein.

« L'exploitation agricole, achetée ou conservée en faire-valoir direct, est devenue soit une possibilité de loisirs (chasse), soit un élément d'une vie professionnelle extra-rurale (pâture pour bêtes de transit, par exemple). La terre n'est pas pour ces nouveaux propriétaires l'instrument essentiel de leur vie économique, car les marchés et les prix agricoles ne sont pas leur unique source de recettes ; les investissements agricoles ne pèsent pas du même poids sur leur niveau de vie » (55).

Cette évolution marque déjà le paysage agricole de certains secteurs de la Porte d'Alsace. Dans les zones situées à 20 km, ou moins, autour des centres industriels et où cessent aujourd'hui les activités d'ouvriers-paysans, de vastes pâtures dans les larges vallées à fond plat de la zone sous-vosgienne constituent des pâturages

(54) *Source :* Services du Génie Rural et des Eaux-et-Forêts, Belfort et Vesoul.
(55) Conclusions tirées de l'enquête du C.R.E.A. sur les transformations agricoles et l'attraction de la vie industrielle dans les zones rurales de la Porte d'Alsace (1965).

médiocres. Elles ne coexistent plus avec des prairies artificielles : ce sont justement des pâtures pour bêtes de transit. On en rencontre fréquemment dans la vallée du Breuchin autour de Faucogney, et dans la haute vallée de l'Ognon en amont de Mélisey et près de Servance. On en trouve également dans la haute vallée de la Doller. Ainsi, par exemple, à Rougemont-le-Château (Territoire de Belfort) un marchand de bestiaux de Mulhouse détient 31 ha de terres et de prés en petites parcelles, nombreuses et disséminées dans le finage, rachetées aux ouvriers qui ont abandonné leur exploitation. A Rougemont, le nombre des propriétés bâties, d'après le cadastre, est passé de 307 en 1936 à 329 en 1966, mais la population de la commune a baissé (1 537 en 1936 et 1 405 en 1962). Le pourcentage des actifs agricoles qui n'était déjà plus que de 7 % en 1954 est tombé à 2 % en 1966. Il y a eu emprise foncière citadine.

Sur le plateau de Maîche également, à Thiébouhans, à Trévillers, à Damprichard, les professionnels de la viande, les entreprises industrielles et leurs cadres, disposent de capitaux, achètent toutes les terres disponibles, soit comme pâtures, soit comme terrain d'agrément, soit comme exploitation forestière.

A Trévillers, selon le cadastre, la valeur fiscale en revenu des terres, qui était en 1939 de 41 977 F. (56) était encore de 41 970 F. en 1950 ; elle est montée à 96 297 F. en 1965 ; c'est assez dire la spéculation foncière qui sévit, non du fait des agriculteurs seuls, mais surtout des citadins. A Ecurcey, le revenu fiscal des terres a triplé de 1953 à 1965 !

Par contre, dans les zones où subsistent de nombreux propriétaires paysans ou ouvriers, le prix des terres est beaucoup moins élevé ; à Bessoncourt, le revenu des terres, qui n'avait pas changé entre 1937 et 1950, a baissé de 23 613 F., en 1950, à 14 415 F., en 1966, et il y a 394 propriétaires de petites parcelles !

Là où intervient l'emprise citadine, le prix de la terre est beaucoup plus cher et les exploitants agricoles n'ont pas les disponibilités nécessaires, ne sont pas assez compétitifs, pour racheter les parcelles, rendues disponibles par l'exode rural.

D'autre part, dans les cantons où les ouvriers-paysans ont été nombreux et où ceux qui demeurent à la terre ont peu de successeurs, le bas prix des terres, par suite de la faiblesse des revenus, est une incitation à l'achat pour les citadins, en quête de placements fonciers ou de maisons de week-end. On l'a constaté à Belfahy, au-dessus de Plancher-les-Mines, depuis 1960, et à Beulotte-Saint-Laurent. A Belfahy, il y avait déjà en 1954 22 logements dans des bâtiments à destination agricole contre 46 dans des maisons non agricoles. Aujourd'hui, il n'y a plus que deux fermes au village ; mais la propriété foncière d'origine citadine est présente partout : jolies villas de week-end avec jardins, anciens bâtiments agricoles

(56) Toutes ces sommes sont en anciens francs pour permettre les comparaisons plus aisément.

transformés, plantations en pépinières d'épicéas dans le fond de la cuvette du plateau de Belfahy. L'altitude (839 m au village) en fait un lieu de séjour de week-end pour les habitants de Belfort ou de Montbéliard et, en fin de semaine, les voitures immatriculées 90 ou 25 montent depuis la vallée de Plancher-les-Mines en un défilé imposant. Les trois quarts des terres de la commune sont devenues propriétés citadines. Il en est de même sur le plateau des Etangs autour de Beulotte-Saint-Laurent, à proximité de la vallée de la Moselle, où la beauté des paysages et les étangs ont incité à des achats et des locations assez nombreux. Selon l'étude de Michel Dumont (Ministère de l'Agriculture) au début de 1964, en milliers de francs à l'ha, les hausses entre 1962 et 1964 (en %) étaient de d'ordre de + 10 % pour la Trouée de Belfort (terres labourables et prairies naturelles) et de l'ordre de + 18 % pour la seule Montagne Vosgienne.

Le développement de l'automobile dans la région, d'autant plus important qu'un grand nombre d'ouvriers de Peugeot et d'Alsthom dispose de voitures neuves ou d'occasion, provoque un véritable « rush » sur les terres proches d'étangs ou de fourrés favorables à la chasse et, en altitude, sur les terrains offrant des possibilités de ski et de promenades.

Or, c'est pour les exploitants un cercle vicieux. Là où les revenus sont bons pour l'agriculture, les terres sont achetées par des personnes autrefois étrangères à l'agriculture, mais ayant les moyens de financer les transformation nécessaires. Là où, au contraire, les revenus sont médiocres, mais où les quelques exploitants demeurés à la terre pourraient enfin mieux vivre en rachetant toutes les parcelles disponibles et en les regroupant pour un élevage en stabulation libre tant soit peu extensif, voilà que les citadins viennent en masse acheter les parcelles disponibles et font rapidement monter le prix des terrains. On voit certains vieux paysans, qui refusent même une offre de rente viagère de la part d'exploitants agricoles, mais qui attendent le moment favorable pour vendre leurs parcelles, comme terrain à bâtir, aux citadins les plus offrants, pour peu que ces terrains soient au bord d'une route goudronnée.

Dans cette situation, la demande de terre et d'exploitation est économiquement anarchique et socialement discutable : entre les agriculteurs, la concurrence joue au profit de celui qui dispose de plus de capitaux (on l'a vu dans le cas de Dambenois, par exemple), réserve faite de l'absence de main-d'œuvre salariée ; entre les agriculteurs et les citadins, la concurrence joue le plus souvent en faveur de ces derniers, car ils sont en moyenne plus fortunés ; l'écart est ici d'autant plus grand que les revenus d'origine industrielle sont, dans la région de la Porte d'Alsace, sans commune mesure avec les revenus des moyennes exploitations de 25 à 50 ha. Au fond, on aboutit dans cette région, sous d'autres formes et pour d'autres causes, à l'emprise foncière citadine que R. Dugrand a

constaté dans le Bas-Languedoc (57). L'industrialisation massive condamne l'agriculture à la stagnation, faute de terres disponibles ou cessibles : l'évolution spontanée du marché foncier lui est très défavorable.

2) *Les degrés divers de l'emprise citadine sur la campagne.*

L'enquête du C.R.E.A., à l'issue de relevés et calculs statistiques, arrive à la conclusion qu'on peut prévoir, pour la période de 1962 à 1967, un blocage des structures agricoles au détriment de ceux qui sont défavorisés au départ. Le marché serait, selon cette enquête, un marché de parcelles, plutôt qu'un marché d'exploitations.

Certaines régions ont été l'objet d'une intense demande extra-agricole : régions vosgiennes et sous-vosgiennes, à proximité de la zone industrielle de Belfort-Montbéliard, Sundgau oriental, à promité de Saint-Louis-Bâle, vallée de l'Ill, entre Mulhouse et Altkirch, vallée du Doubs, entre Montbéliard et l'Ile-sur-le-Doubs, vallée de la Savoureuse, entre Giromagny et le secteur de Montbéliard. D'autres ont été plus dédaignées, parce que trop éloignées des cités nouvelles (avant-plateaux de Haute-Saône des cantons de Saulx, Vauvillers et Villersexel).

Nous nous intéresserons ici à ces zones fortement marquées désormais par l'emprise citadine et qui détiennent en quelque sorte beaucoup « d'exploitations-reliques ». Les zones « menacées » sur le plan agricole sont essentiellement : la bordure de la Montagne Vosgienne au Nord et au N.E. de Belfort : Chaux, Sermamagny, Giromagny, Riervescemont, Rougemont-le-Château, ainsi que le plateau de Belfahy, au-dessus de Plancher-les-Mines à l'Ouest. Alors que dans la décennie précédente les terrains étaient les moins chers du Territoire de Belfort, les prix se sont brusquement élevés et les communes ci-dessus sont envahies par les résidences secondaires (58).

Sont également dans ce cas toutes les communes de la vallée de la Savoureuse situées dans l'axe de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard, la zone du futur port fluvial de Bourogne.

Par suite aussi du manque de terrains à bâtir, l'agglomération de Bâle se prolonge par de nombreuses résidences dans le Sundgau oriental (59). « La propriété foncière bâloise s'insinue partout au fur et à mesure de l'abandon des parcelles par les propriétaires français ». Le paysan sundgovien lorsqu'il veut arrondir sa propriété s'y heurte très souvent. « La tendance actuelle, selon R. Habersetzer, est à s'assurer son lopin de terre en Alsace, où l'on cons-

(57) R. Dugrand, *Villes et Campagnes du Bas-Languedoc.* Thèse.

(58) Renseignements obtenus auprès de la S.A.F.E.R. de Franche-Comté et M. Mougin, Secrétaire général de la Chambre d'Agriculture de Belfort.

(59) R. Habersetzer, *L'expansion foncière bâloise dans le coin frontalier de Saint-Louis, Huningue.* D.E.S., Strasbourg, 1964.

truira plus tard, à moins qu'on ne le revende en tirant de l'affaire un bon bénéfice ».

Cette spéculation résulte de l'abondance des capitaux, du côté bâlois, qui permet aux Sociétés et aux particuliers d'acheter beaucoup de terres agricoles : « tout le Sundgau, ajoute R. Habersetzer, se trouve concerné par le problème ; des ventes s'enregistrent même près de Mulhouse ». Les grandes propriétés de la plaine rhénane sont entre les mains des Sociétés bâloises. La petite propriété (une trentaine d'ares en moyenne) se situe dans le Sundgau oriental (Hésingue, Hegenheim, Buschwiller). Pour éviter d'être victimes de la spéculation, beaucoup de frontaliers suisses utilisent la « déclaration de command » : un frontalier français achète une propriété foncière, en se réservant de déclarer dans les 24 heures suivant la signature de l'acte de vente le nom de la personne pour laquelle il a, en réalité, fait cet achat. Ces frontaliers qui acceptent de jouer le rôle d'acheteur touchent une prime de la part de l'acheteur réel suisse. Comme le prix des terrains est devenu, malgré ce procédé, très cher, c'est vers le cœur du Sundgau jusqu'à Ferrette, ou plus au Nord, vers Kembs, Sierentz, Geispitzen que se dirigent les capitaux fonciers suisses.

La même spéculation tend curieusement à s'instituer autour de Delle, au Sud-Est de Belfort, et à proximité du futur port de Bourogne. Les achats fonciers sont également nombreux par des propriétaires suisses de l'Ajoie, de Réchésy à Abbevillers, notamment à Réchésy et à Villars-le-Sec.

De nombreux petits propriétaires, essentiellement cadres et ouvriers du groupe Peugeot, rachètent des terres autour de Sochaux comme une sorte de bon placement, à l'abri des dévaluations ; en effet, 50 % des terres rachetées sont louées. Il en résulte une transformation rapide de la propriété et de l'exploitaion agricole, qui passe lentement du faire-valoir direct au fermage ou au métayage pour les exploitants à plein temps, dans la zone industrielle de Sochaux-Montbéliard.

Faut-il songer à une progression continue d'accaparement de terres par les citadins de la Porte d'Alsace et les frontaliers suisses ? Le danger résulte d'une disproportion de plus en plus grande entre le capital foncier et le capital d'exploitation. En effet, dans les zones à dominante industrielle ou en voie d'industrialisation (Bourogne, par exemple) le capital foncier augmente avec la spéculation sur les terrains à bâtir, mais le capital d'exploitation ne croît pas au même rythme. L'agriculteur à plein temps ne peut pas à la fois accroître les deux : ou bien il effectue des achats de terres inconsidérés, pour s'assurer, avant qu'il ne soit trop tard, des parcelles qui lui permettent de respirer encore : mesure conservatoire qui aboutit à geler des centaines de milliers de francs qui vont faire défaut à son capital d'exploitation ; ou bien, au contraire, il développe son capital d'exploitation (mécanisation intense, réfection des

bâtiments, etc.), mais alors il le rentabilise mal parce que sa capacité d'expansion est réduite par le haut prix des terres à acheter ou à louer.

Ne pouvant plus investir dans les communes de la Porte d'Alsace sous influence urbaine, les agriculteurs de ces zones se maintiennent grâce à la « plus-value » réalisée sur la vente du lait, mais, comme ils sentent bien que leurs prés vont bientôt se transformer en terrains à bâtir, ils attendent les expropriations ou les offres des sociétés industrielles, tout en investissant leur bénéfice dans des terrains situés hors des zones d'attraction urbaine et dans les secteurs qui se dépeuplent (Haute-Saône nord-occidentale sous-vosgienne, cantons de Saulx, de Villersexel et de Noroy-le-Bourg, Haut-Doubs dans le secteur du plateau de Maîche). Il semble bien qu'il y ait ainsi stérilisation agricole progressive dans un rayon de 15 à 20 km autour des centres urbains polarisants : Mulhouse, Saint-Louis-Bâle, Belfort, Montbéliard, bien pourvus en capitaux disponibles, comme le montre la capacité d'épargne extraordinaire des citadins de ces centres, sans commune mesure avec celle des centres de Haute-Saône ou du Sundgau (autour desquels, du reste, l'accaparement des terres par l'emprise urbaine est peu sensible encore).

Une étude de l'I.N.S.E.E. parue dans *Etude et Conjonctures,* en mars 1967, présente un tableau comparatif des prix des terres agricoles (à l'hectare et en francs) durant l'année 1966.

Régions agricoles	Terres labourables				Prairies naturelles			
	Dom.	Min.	Max.	Hausse depuis 1964	Dom.	Min.	Max.	Hausse depuis 1964
Haut-Rhin								
Plaine	6500	3000	14000	+ 20 %	6000	3000	14000	+ 20 %
Hardt	2800	1500	5000	+ 10 %				
Sundgau	6500	3300	12000	+ 10 %	6000	2500	12000	+ 20 %
Collines sous-vosgiennes	4000	2500	11000	=	4000	2200	11000	=
Montagne vosgienne	1700	1000	5000	=	1700	1000	4000	=
Haute-Saône	3700				4800			=
Doubs	5500	2750	12100	+ 10 %	7700	3300	22000	=
Territoire de Belfort								
Trouée de Belfort	5000	2000	9000	=	5000	2000	9000	=
Sundgau	3800	2000	6000	=	3800	2000	6000	=
Montagne Vosgienne	2500	1800	5000	=	2600	1800	5000	=
Plat. moyens du Jura	4800	2000	9000	=	4800	2000	9000	=

Ce tableau montre, d'abord, avec évidence, le haut prix atteint dans le Doubs par les prés naturels, avec des écarts énormes entre minima et maxima et une progression de 10 % en deux ans, s'expliquant par les spéculations foncières, issues du capital citadin (marchands de bestiaux, industriels, cadres supérieurs ou moyens). La progression est également très nette pour le prix des terres labourables, dans les secteurs à terrains riches ou améliorés de la Plaine rhénane, au Nord de Mulhouse, de la Hardt, au N.E. de ce centre et du Sundgau, au Sud. Par contre, le prix des terres labourables a plutôt tendance à diminuer en Haute-Saône et il a, en fait, diminué de quelque 20 % dans les zones des collines sous-vosgiennes.

Le bas prix des prés de la Montagne Vosgienne et des collines sous-vosgiennes s'explique par une lente dégradation des surfaces consacrées à l'herbe : un tiers déjà est constitué par des pâturages médiocres dans les zones, où sévit le plus l'exode rural ; car les plus entreprenants et les plus habiles s'en vont vers les usines et seuls restent, bien souvent, les plus médiocres. Beaucoup d'exploitants de la Porte d'Alsace sont des « possesseurs » de terres, utilisant au minimum les « potentialités » du sol, que de véritables chefs d'entreprise agricole.

Les fortes hausses des prix des prairies naturelles dans d'autres secteurs s'expliquent par leur importance nouvelle comme « bouchures », selon l'expression morvandelle, c'est-à-dire comme « prés d'engrais » pour les bovins, spécialement dans les secteurs de Luxeuil (Haute-Saône) et de Maîche (Doubs). Pâtures et pacages ont doublé d'importance entre 1929 et 1965, et 30 % de la surface agricole utile sont consacrés à une association fourrages-céréales, en assolement biennal ou triennal.

Bien que ces évaluations soient plus ou moins sujettes à caution, elles ont le mérite de montrer l'inégalité qui s'accentue dans la valeur des terres riches et pauvres, mais aussi dans le degré de proximité des centres urbains industrialisés. A valeur égale, sur le plan fertilité, le prix du terrain est nettement supérieur dans la Trouée de Belfort à celui pratiqué dans le Sundgau belfortais, mais est très proche de celui pratiqué sur les plateaux moyens du Jura (zone de Delle). Ce sont, en effet, les secteurs de Belfort et de Delle, qui subissent la plus forte empreinte citadine et, comme dans celui de Montbéliard (secteur du Doubs sur le tableau), ce sont les propriétés citadines qui font monter les cours, comme nous l'ont confirmé les maires d'un bon nombre de communes rurales de ces zones et les notaires qui ont bien voulu donner des prix moyens d'achat.

En résumé, l'emprise citadine s'exerce à des degrés divers sur la campagne environnante. La cherté des terres, et donc leur degré de rareté, pour les exploitants agricoles sont fonction de la proximité des centres industriels, et aussi des routes qui y conduisent. Les prés, bordant les routes que sillonnent chaque jour les cars d'entre-

prises, prennent une valeur marchande considérable, le double et même le triple de leur valeur dans les zones mal desservies. Ce sont ces prés qui, petit à petit, se couvrent de petits pavillons ou de coquettes villas s'égrenant en un chapelet presque continu, par exemple de Giromagny à Valdoie, de Plancher-les-Mines à Champagney, de Melisey à Lure et, sur la route de Besançon à Montbéliard, de l'Isle-sur-le-Doubs (Médières) à Sainte-Suzanne. Le vieux noyau villageois se fond, de plus en plus, dans cet émiettement linéaire d'aspect urbain ; la nébuleuse urbaine s'étend sans cesse aux dépens des prés et des cultures.

3) *La transformation progressive des villages en « cités-dortoirs » dans la proximité des zones industrielles.*

La croissance industrielle s'accompagne de constantes conquêtes urbaines sur la campagne, au point que celle-ci ressemble de plus en plus à une banlieue en ordre lâche, englobant les noyaux villageois, dans le Pays de Montbéliard, dans la Trouée de Belfort, autour de Mulhouse et du Bassin Potassique, dans le Sud-Est du Sundgau, à proximité de Saint-Louis-Bâle, et, plus récemment, autour de Luxeuil.

Les villages conservent leurs aspects traditionnels, mais, cependant, certaines maisons offrent des façades rajeunies, aux volets fraîchement repeints ; les garages se substituent aux granges-remises. Aux extrémités des villages, des pavillons et des villas avec jardinets donnent une note urbaine insolite. Cette implantation, qui traduit des besoins de logements individuels, s'accentue depuis 1955-1960.

Du fait de la cherté du prix du terrain, à proximité du noyau urbain central, les habitants de la ville, qui veulent fuir les H.L.M., construisent leur petit pavillon dans les communes rurales, relativement éloignées de 5 à 10 km du centre. Ainsi, les territoires des communes de la zone suburbaine de Belfort se couvrent-ils de pavillons : celui de Salbert s'est enrichi en peu d'années de quatre-vingts pavillons. A Bavilliers, au S.O., à côté du village, deux lotissements de pavillons ont été édifiés. A Andelnans, au Sud, Baticoop a construit plus de deux cents maisons individuelles avec quelques habitations collectives. A Phaffans, à l'Est, à 5 km de Belfort, existe aussi un lotissement de maisons individuelles en bandes. Ce mouvement intéresse également, depuis 1960, les communes de Roppe, Denney, Vétrigne, Pérouse, toutes au N.E. de Belfort, situées à proximité des R.N. 83 et 19 ; mais il affecte également, en pleine zone rurale du Belfortais, les communes de Chèvremont, Vézelois et Méroux. Au Nord de Belfort, Sermamagny est désormais relié à Valdoie par une suite ininterrompue de pavillons et de villas, le long de la Nationale 465, et la poussée urbaine a gagné Chaux et la Chapelle-sous-Chaux.

Le même étirement, le long des routes, se constate autour de Delle et de Beaucourt (Joncherey, Thiancourt, Fesche-l'Eglise, Badevel, Dampierre-les-Bois, Méziréy, Morvillars, Bourogne).

La population de ces communes s'est accrue brusquement. Ainsi à Bavilliers, à 4 km au S.O. de Belfort, la commune ne comptait que 1 717 habitants en 1936 ; elle s'était enrichie de 662 habitants en 1962 ; le solde migratoire était entre 1954 et 1962 de + *323*, le nombre de résidences était en 1962 de 665 et, depuis, leur augmentation n'a pas cessé.

Dans toute la Trouée de Belfort et le Pays de Montbéliard, les salaires, gagnés en ville, provoquent un enrichissement extérieur des villages, Auxelles-Haut, par exemple, au Nord-Ouest de Belfort, au pied des Vosges, frappe le visiteur par l'aspect riant et coloré de ses maisons toutes très entretenues. Il n'y a plus à proprement parler d'agriculteurs et, durant les heures ouvrables, on n'y rencontre que femmes, enfants et vieillards. La population active se porte, chaque jour, vers les tissages de Giromagny et l'usine Maglum. L'agriculture n'est plus qu'une vague horticulture de banlieue » (60). En effet, il s'agit soit de jardins ouvriers, soit de prés où paissent quelques vaches laitières.

Le recensement de 1962 de l'I.N.S.E.E. permet de connaître le degré d'urbanisation des communes rurales. Autour de Belfort et de Montbéliard, le taux moyen est de 22-23 %, parfois 30 % et plus, comme à Vétrigne, au N.N.E. de Belfort ou à Béthoncourt au Nord de Montbéliard (22 % à Eloie, 24 % à Sermamagny, 18 % à Vescement, 23 % à Andelnans, 23 % à Dorans, 22 % à Sévenans). Dans les communes plus rurales du Belfortais, les pourcentages ne sont que de l'ordre de 10 à 12 %, parfois 8 % et moins, dans les communes rurales du canton de Fontaine. Dans la zone de Delle, Faverois avec 28 %, Joncherey avec 36 % montrent qu'elles sont annexées par l'agglomération de Delle.

Un exemple très caractéristique de l'emprise urbaine est la commune de Froideconche de plus en plus absorbée par Luxeuil. Si 25 cultivateurs y demeurent encore, si 150 ouvriers travaillent à la fabrique de mobilier scolaire, appartenant à Delagrave, 200 occupés dans une importante filature, une vingtaine dans une fonderie, 150 par contre vont chaque jour travailler à Luxeuil. « Malgré ses apparences villageoises, Froideconche semble mieux intégré à l'agglomération luxovienne. Comme Luxeuil, cette bourgade voit sa population municipale augmenter (plus de 200 personnes entre 1954 et 1962), aussi bien par un fort excédent naturel (8,7 % pendant la même période) que par un solde très positif des migrations municipales (9,4 %). Froideconche devient l'un des quartiers résidentiels de Luxeuil ; les constructions individuelles s'y multiplient depuis

(60) J. Verrière, « Belfort, un cas urbain d'autonomie géographique » *Revue Géographique de l'Est*, 1964, pp. 261-274.

quelques années et les liens de dépendance avec la ville proche sont plus complets qu'à Saint-Sauveur » (61).

Le village, transformé en commune-dortoir, ne s'anime que le soir et durant les week-ends, s'il ne possède pas déjà ses industries propres. Il a désormais moins pour point central la Mairie ou la place de l'Eglise, que le lieu d'arrêt des cars, où se trouvent généralement concentrées quelques boutiques, épiceries et cafés. La vie est rythmée par les départs et arrivées quotidiennes de cars réguliers ou de cars d'usines, le chassé-croisé, avec le départ des équipes vers Sochaux ou Belfort, des voitures, cyclomoteurs et bicyclettes. Pour les nouveaux venus au village, la communauté rurale n'existe guère et les quelques agriculteurs restants se sentent un corps étranger dans ce milieu et sont incités à se retirer sur leurs terres, à l'écart de ce village, dont les fermes ne sont plus des « outils de travail ».

Parfois, dans les communes-dortoirs, l'habitat se dédouble : le long de la route nationale ou départementale on trouve le nouveau lotissement, à l'écart de l'ancien village, qui recèle, du reste, beaucoup moins d'agriculteurs que d'ouvriers et d'ouvriers-paysans. Par exemple, dans la vallée du Doubs, entre Pont-de-Roide et Valentigney, on trouve un ancien village de Bourgnignon, le long du Doubs et un nouveau, qui a plus allure de lotissement, à proximité de la N. 437. En Alsace et dans le Belfortais, les dédoublements de villages sont fréquents, pour peu qu'il y ait une route importante à proximité, justifiant présence de garages et d'auberges, mais aussi de maisons résidentielles.

Le plus souvent, par contre, un étirement linéaire se produit. Les villages, bien situés sur les routes d'accès à Sochaux ou à Belfort, s'allongent jusqu'au double, et au-delà, de leur longueur initiale. Avec son lotissement, Etupes, à 2 km de Sochaux, a plus que doublé de longueur. Les nouvelles constructions tiennent rarement compte du style pittoresque des vieilles maisons : ainsi, dans le Sundgau, à Waldighoffen, on remarque juxtaposition du vieux style sundgovien et des maisons modernes. La progression des maisons sans style, qui n'ont plus du tout l'aspect de fermes, est très frappante à Courtelevant, à Faverois, à Réchésy, sur la route de Delle à Pfetterhouse, dans la vallée de la Largue également et dans la vallée de l'Ill, notamment entre Altkirch et Mulhouse : Walheim, Tagolsheim, Luemschwiller, Illfurth constituent maintenant la grande banlieue de Mulhouse, avec des gains de 10 à 20% de population nouvelle, d'origine citadine, entre 1954 et 1962.

Cette urbanisation est le résultat spontané d'initiatives individuelles. Tous ceux qui le peuvent préfèrent conserver au village leur habitation, si ce village se trouve géographiquement

(61) R. Chapuis, « Chronique comtoise : Luxeuil-les-Bains ». *Revue Géographique de l'Est*, 1967, n° 1-2, pp. 223-239, 4 fig. (citation p. 236).

bien placé, par rapport aux axes de migrations quotidiennes. Mais aussi, certains citadins viennent s'y installer, parce que le terrain à bâtir y est moins cher ; cependant, les équipements collectifs suivent rarement : la distribution d'eau tarde, le tout-à-l'égout est ignoré ; c'est le ruisseau ou la rivière voisine qui en font fonction ; le ramassage des ordures consiste, surtout, en une décharge communale dans la forêt ou le ruisseau voisins.

Pour assurer une meilleure urbanisation des zones rurales, limitrophes ou intégrées, a été créé, en 1959, le District urbain de Montbéliard, groupant 24 communes. Dans ce District, les villages-dortoirs peuvent recevoir les équipements collectifs, scolaires, sanitaires, culturels et commerciaux nécessaires, grâce à un fonds commun de ressources. De ce fait, les communes du district, surtout les villages installés dans les vallées, sont en voie de se fondre dans l'agglomération montbéliardaise.

Dans l'ensemble, toutefois, l'urbanisation des zones rurales s'est effectuée dans une complète anarchie. On peut, cependant, considérer plusieurs stades dans le processus ; les divers secteurs de la Porte d'Alsace sont plus ou moins concernés, selon leur situation géographique par rapport aux pôles d'attraction industrielle.

Le premier stade consiste dans la transformation d'une ferme — outil d'exploitation agricole — en une maison d'habitation. L'absence d'instruments aratoires devant la porte et la disparition des fumiers montrent que le propriétaire a renoncé à la culture, mais pas forcément au jardinage et, éventuellement, au « coup de main » dans les champs du voisin. Lorsque le village a encore conservé son cadre, les exploitants agricoles subsistants se sentent encore entre eux. Dans ce type, la voirie et l'éclairage public demeurent assez rudimentaires. Les commerces sont rares ou nuls. Ce type de village se rencontre surtout à la périphérie de la Porte dans les zones, qui envoient des ouvriers à Sochaux ou à Belfort, chaque jour (cantons de Saulx, de Villersexel, de Noroy-le-Bourg, de Luxeuil pour la zone des vallées vosgiennes, à l'Ouest-Nord-Ouest, zones de la Montagne du Lomont et du plateau de Montécheroux, au Sud, zones du Jura de Ferrette, au Sud-Est).

Dans le second stade, des maisons aux toits de tuiles apparaissent, distinctes des fermes villageoises, souvent à l'orée du village ou bien en bordure de la route nationale ou départementale, si celle-ci évite le village. Ces maisons sont entourées de potagers, mais aussi de jardins d'agrément. On compte beaucoup de villages de ce type dans le piédmont vosgien, autour de Luxeuil, de Lure, Mélisey, zones à fort pourcentage d'actifs industriels résidant à la campagne, dans le secteur d'Héricourt, dans la vallée du Doubs entre l'Isle-sur-le-Doubs et Voujeaucourt, dans la vallée du Doubs en amont de Pont-de-Roide, sur la route de Belfort à Delle. Des exemples caractéristiques sont les villages de Denney, Roppe, Bessoncourt, Foussemagne, à l'Est de Belfort. La communauté villageoise est, déjà,

scindée en deux groupes professionnels : les agriculteurs et les ouvriers.

Enfin, au dernier stade, le village est plus ou moins intégré dans l'aire urbaine, à proximité d'un noyau urbain : communes dans le voisinage de Luxeuil, de Lure, de Belfort, de Montbéliard, de Mulhouse et de Saint-Louis. Si de petits maraîchers ou horticulteurs s'y maintiennent, à côté parfois d'une ou deux fermes, pour la distribution du lait, la catégorie socio-professionnelle dominante est celle des ouvriers d'usine. Ce sont les villages à pavillons ou à cités, où le vieux noyau villageois, un peu comme dans la banlieue parisienne se fond dans un ensemble de maisons individuelles. Les commerces y sont peu nombreux, la voirie et l'éclairage public souvent meilleurs. Le vieux centre est souvent habité par ceux qui sont demeurés fidèles à la maison d'habitation, mais surtout par les plus pauvres ; les plus riches (techniciens ou contremaîtres) ont bâti à l'écart du vieux noyau villageois leur pavillon, voire leur villa. La communauté villageoise a éclaté, mais il n'y a pas encore de cohésion urbaine.

Le résultat de cette emprise de l'urbanisation a été la création d'une nébuleuse urbaine mal structurée, essentiellement autour de la zone industrielle de Belfort-Montbéliard, qui a exercé la plus forte attraction sur les migrations d'origine rurale. L'attrait de Peugeot surtout a provoqué un tel afflux de travailleurs que ceux-ci n'ont pas tous trouvé rapidement à se loger à proximité des usines, mais dans les villages environnants. D'autres, après un passage plus ou moins long dans une H.L.M., ont préféré finalement bâtir à la campagne ; car il ne faut pas oublier que les origines rurales des nouveaux migrants les incitent à vivre encore au contact de la campagne, même à élever quelques bêtes. Les villages-dortoirs, indépendamment de leurs « autochtones », devenus dans leur immense majorité des ouvriers, reçoivent ainsi une population de migrants, qui viennent y faire souche. Ce sont, d'après les recensements communaux, en majorité des originaires des communes demeurées rurales, parce que trop éloignées (plus de 20 km) des grandes usines de la Porte et à l'écart des voies de communication. Les villages-dortoirs, affectés par ce mouvement en 1962, étaient ceux des routes menant à Belfort, Montbéliard et Mulhouse dans les secteurs suivants : R.N. 19 de Ronchamp à Essert, à l'Ouest de Belfort, et de Pérouse à Foussemagne et Montreux-Château, à l'Est ; R.N. 83 d'Arbre à Bavilliers, au Sud-Ouest de Belfort, et de Denney à la Chapelle-sous-Rougemont, au Nord-Est ; R.N. 483 de Belfort à Montbéliard ; R.N. 19 A de Delle à Belfort ; R.N. 463 de Delle à Montbéliard ; R.N. 437 de Pont-de-Roide à Valentigney ; R.N. 463 de l'Isle-sur-le- Doubs à Montbéliard, enfin R.N. 438 de Couthenans à Montbéliard. On constate également un repeuplement analogue le long de la route d'Altkirch à Mulhouse, d'Habsheim à Mulhouse, au Sud-Est, et de Thann à Mulhouse, à l'Ouest.

Une sorte d'aire urbaine en étoile se dessine déjà autour des agglomérations de Belfort et de Montbéliard avec des zones intercalaires demeurées encore d'aspect rural, particulièrement sur les interfluves, les vallées s'urbanisant plus vite, parce que ce sont des zones empruntées par les transports.

En fait, la croissance industrielle a contribué à créer une sorte de nébuleuse urbaine, saupoudrée par petites taches, un semis de peuplement, qui s'agglutine autour des anciens villages et, surtout, qui s'étire en ordre lâche à l'entrée des vieux villages ; les maisons neuves, les chalets contrastent avec l'aspect souvent délabré des petites fermes du centre villageois. Le problème est de savoir si ce mouvement est passager, résulte de la pénurie de logements en ville, ou bien si son amplitude va décroître avec une meilleure structuration des centres urbains. Est-il possible de dire que ce mouvement répond seulement à une recherche d'achats fonciers, par des citadins, à meilleur compte ? ou bien est-ce, au contraire, un désir général et plus profond de recherche de mieux-être, répondant à l'individualisme plus développé des jeunes générations, libérées des contraintes agraires et familiales du monde rural et encore très mal intégrées à la communauté urbaine (parce que les noyaux urbains existant n'on pas des fonctions suffisamment polarisantes pour les nouveaux venus) ? L'étude de la croissance urbaine qui va suivre doit permettre de donner à ce problème des éléments de réponse.

C. — EVOLUTION URBAINE ET ORIENTATIONS DE L'EXPANSION

La puissance de l'emprise citadine sur le milieu rural de la Porte d'Alsace s'explique par l'expansion urbaine rapide des pôles industriels et urbains.

Jusqu'à notre époque, la grande industrie était à l'écart ou à proximité des villes, sauf à Mulhouse, et les ouvriers, puisés dans le milieu rural environnant, ne posaient pas de problèmes urbains. Aujourd'hui, une « aire urbaine » se développe autour de deux pôles, au cœur de la Porte d'Alsace, mais l'expansion urbaine est également forte, bien que plus modérée, autour de Mulhouse.

La croissance urbaine, comme l'a fort bien vu R. Goetz-Girey (62) pour le Pays de Montbéliard, n'est pas due à la prolifération d'entreprises nouvelles. Le nombre d'entreprises qui disparaissent est même plus grand que celui d'entreprises qui s'implantent, aussi bien à Montbéliard qu'à Belfort et Mulhouse. La croissance est liée à la poussée des effectifs employés par quelques grandes usines.

Lorsque l'on découvre les agglomérations de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard des Hauteurs de Blamont, au Sud, ou de la route nationale 19, du Ban de Champagney, à l'Ouest, on voit de grands ensembles d'habitations émergeant des plateaux boisés, entre les zones de petits pavillons éparpillés. D'une commune à l'autre, les maisons se rejoignent dans l'axe des vallées et des routes principales. Tassées au fond des vallées, les zones d'urbanisation ancienne sont maintenant dominées par les blancs alignements des blocs d'habitations collectives sur les bas plateaux calcaires comme ceux de Béthoncourt et de Grand-Charmont, au Nord de Montbéliard, ou celui de la cité des Buis à Valentigney, commune dont la population a doublé en quelques années.

Mais le « tissu urbain » n'est pas continu ; entre les zones bâties subsistent des forêts et de vastes surfaces de prairies, si bien que l'impression que donne la Porte d'Alsace au touriste est celle d'une grande banlieue suburbaine au développement anarchique et sans véritables centres polarisants. L'impression est moins nette en Haute-Saône, où, en dehors du secteur d'Héricourt, le tissu urbain est encore plus diffus ; certains centres, comme Lure ou Luxeuil,

(62) R. Goetz-Girey, « Stimulants et propagation de la croissance dans le Pays de Montbéliard ». *Revue Economique*, 1960, pp. 1-16.

gardent encore leur cachet de petite ville traditionnelle assez engourdie, malgré les efforts faits pour animer leur rue principale.

Il faut, par contre, se promener le samedi sur la place Corbis et le faubourg de France à Belfort, ou encore la rue Cuvier à Montbéliard, pour mesurer l'importance de la masse des habitants de la nébuleuse. Il est alors très difficile de trouver une place sur un parking, et les piétons, en un fleuve continu, envahissent trottoirs et chaussées, presque comme dans une ville d'Extrême-Orient. Alors on mesure ainsi à quel point ces vieux centres à l'allure encore militaire, que sont Belfort et Montbéliard, ne répondent plus du tout aux besoins d'une nombreuse population attirée par les grandes industries et qui viennent, de leurs H.L.M. ou pavillons de cette banlieue sans métropole, à la recherche de services et de distractions dont ils sont totalement privés.

Mais, nombreuses sont également le samedi les voitures immatriculées 90 ou 25 circulant dans les rues du centre de Mulhouse, qui apparaît, à 60 km de Belfort et Montbéliard, comme une ville mieux structurée, bien que son armature, en fait, soit aussi incomplète.

Il existe, par conséquent, un problème d'armature urbaine que M. Rochefort (63) avait déjà remarquablement analysé en ce qui concerne Mulhouse et le Sundgau :

« En dehors de l'ancien noyau urbain, l'espace a d'abord été organisé pour répondre à cette fonction industrielle. Ainsi s'opposaient la zone des usines et des cités ouvrières, au Nord et à l'Ouest, et la zone de résidences bourgeoises, au Sud et Sud-Est... Les gens de condition moyenne se sont logés au hasard de terrains libres... De ce fait, c'est encore au rythme des usines que se fait l'essentiel de la vie quotidienne dans la cité... Ville sans horizons, affirment bien des gens... Mais, il est vrai que la présence des usines au cœur même de la cité donne un autre aspect à la vie quotidienne et tend à faire oublier qu'elle est aussi caractérisée par un déplacement général des fonctionnaires, employés et cadres qui viennent des banlieues vers le Centre des affaires... Mulhouse, en effet, possède encore toute la gamme des formes d'habitat périurbaines, avec une plus grande importance des banlieues proprement dites, où réside un très fort contingent de gens moyens. »

La même description pourrait être faite pour l'espace urbain de Belfort, de Montbéliard, de Delle, de Luxeuil ou de Saint-Louis. C'est bien, en effet, au rythme des usines que se règle la vie de ces cités et il existe entre elles des analogies frappantes, qui montrent bien l'unité profonde des aspects « périurbains » (plus que véritablement urbains) de la Porte d'Alsace.

---

(63) M. Rochefort, *L'Organisation urbaine de l'Alsace*. Thèse, Paris, 1960, 384 p., 5 cartes hors-texte, texte cité, p. 279.

L'essentiel du problème est de réaliser une structuration urbaine moins diffuse, mais s'oriente-t-on vers plusieurs ou un seul pôle d'attraction ?

La méthode suivie consiste à rechercher à travers les structures existantes et les secteurs d'activité urbaine la présence ou l'absence de fonctions polarisantes. Nous avons cherché à connaître les différents degrés de l'armature urbaine, selon les formules mises au point par J. Hautreux et M. Rochefort.

Le meilleur moyen de connaître les catégories socio-professionnelles par quartiers et de définir des types de quartier a été la consultation systématique des fichiers électoraux, malgré l'imperfection des renseignements. On y trouve les origines géographiques des habitants d'après leur lieu de naissance. En comparant à dix ans d'intervalles (1957-1967), on peut établir l'ampleur des migrations par quartiers de résidence et l'origine des mouvements. La variété des origines permet de juger la mobilité plus ou moins grande des habitants selon les secteurs urbains. Sans doute, faut-il examiner ces sources avec prudence. Certains électeurs omettent (volontairement ou non) de déclarer leur profession. D'autres demeurent étudiants sur les fiches, alors qu'ils ont une profession. D'autres encore ont changé d'adresse, mais, pour des raisons diverses, continuent à voter dans leur ancien quartier. Compte tenu d'un « déchet » théorique de 10 %, les renseignements fournis sont précieux et meilleurs, parce que plus détaillés, que ceux de l'I.N.S.E.E., qui ne sont donnés qu'à l'échelon de la ville. Le degré d'emploi des femmes peut aussi être connu approximativement selon les quartiers. Enfin les densités d'occupation par quartiers peuvent être calculées, compte tenu d'une moyenne théorique de deux enfants par ménage, d'après le nombre d'électeurs célibataires et mariés résidant à la même adresse.

Les aires d'attraction et les zones d'influence ont été étudiées à partir d'un certain nombre d'enquêtes personnelles ou collectives. Il a été jugé intéressant d'étudier ces aires et zones, à la fois, selon deux axes complémentaires : centre-périphérie et périphérie-centre.. Pour les attractions commerciales et de services, des enquêtes ont été faites à partir de questionnaires établis par les Chambres de Commerce de Belfort, de Mulhouse et de Lure, et à partir de documents de première main, comme l'enquête de M. Cerviotti sur le commerce de Lure, parue en 1965, ou l'étude entreprise par le Centre d'Etudes du Commerce sur la demande et avec la collaboration de la Chambre de Commerce de Mulhouse. Il existe aussi une enquête Piatier pour le Haut-Rhin. Les centres d'attraction commerciale du Doubs ont été étudiés par une enquête réalisée par le Centre d'Etudes Economiques Régionales de Franche-Comté, étude parue dans *Economie et Réalités franc-comtoises*, n° 95, novembre 1966. Enfin, la même étude a été faite, à partir d'un questionnaire établi par nos soins, pour l'ensemble du Territoire de Belfort et par communes, sous le patronnage du Comité d'Expan-

sion Economique et de Productivité du Territoire de Belfort que nous remercions très vivement. Cette dernière enquête portait sur les liens commerciaux unissant chaque commune à d'autres localités, sur les liens de travail, sur les liens scolaires, médicaux et de loisir.

Les relations de chaque ville avec la région et les métropoles voisines ont été saisies par l'analyse des flux routiers, ferroviaires, postaux, téléphoniques (avant l'automatique tout au moins). Grâce à l'obligeance de plusieurs Directeurs de Banques qui ont bien voulu se prêter à cette enquête et que l'auteur assure de sa reconnaissance, il a été tenté une étude des flux de capitaux et des mouvements de fonds pour saisir le pouvoir d'attraction des diverses villes, et de Paris en particulier, sur la région. Par contre, il a été très difficile de connaître le pouvoir d'attraction de Bâle à ce sujet.

CHAPITRE I

TRANSFORMATION DU PAYSAGE URBAIN

Nous avons vu l'emprise citadine s'exercer en milieu rural de manière de plus en plus forte. De toutes les hauteurs qui dominent la zone industrielle de Belfort-Montbéliard apparaissent les petites taches rouges des toits des pavillons et les taches blanches plus étalées des grands ensembles d'habitation. Le soir, ces multiples fenêtres brillent de mille feux et font encore plus grande impression ; certains ensembles sont pour ainsi dire plaqués sur un paysage urbain ancien, avec lequel ils ne se marient guère. L'urbanisation semble si rapide que plusieurs éléments urbains sont encore mal reliés aux routes, avec des moyens de transport collectifs réduits. Parfois même, les points d'arrêt des autobus urbains ne sont même pas indiqués et il faut être « résident », selon l'expression désormais consacrée, pour en connaître les lieux et les heures de passage (cas des Résidences à Belfort).

A côté de rues sans cachet, anonymes, aux maisons identiques mais souvent confortables, on trouve des artères qui ont des allures de grande ville, mais sur un espace trop restreint. Quartiers anciens et nouveaux se juxtaposent sans s'associer : dans les villes principales, les bâtiments industriels sont surtout présents, plus ou moins enkystés dans les quartiers ouvriers ou bourgeois : Mulhouse et Belfort évoquent Roubaix ou Tourcoing : mêmes « fabriques » à façade sans grâce et en bordure des rues, mêmes cités ouvrières aux rues perpendiculaires, avec souvent le petit jardinet ou la cour. A Valentigney, Audincourt, Beaucourt, Delle, l'usine s'insère au milieu des habitations, et les rues commerçantes sont toutes proches des usines.

Certaines agglomérations méritent-elles même le nom de villes ? Cravanche, Essert, Valdoie, par exemple, au Nord et à l'Ouest de Belfort ne sont-elles pas que des villages urbanisés ? C'est bien l'impression que donnent les bourgades industrielles de la vallée de la Savoureuse, du Rahin et de l'Ognon. M. Rochefort parle, dans sa thèse, de « villages à usines », plutôt que de villes, car une ville suppose une organisation autonome, un centre d'affaires ou de distraction. Ce n'est pas le cas ici. Les villes du Bassin Potassique sont aussi bien des villages urbanisés, comme ceux de la vallée du

Gland ou de la Savoureuse. Du reste, le samedi, les habitants de ces villages urbanisés ou de ces cités disséminées dans la nature viennent à la ville pour « leurs achats, leurs affaires, leur santé ou leur distraction » (64), et, pour eux, la vieille ville est encore ce centre supérieur de services, même s'il existe par ailleurs des centres commerciaux ou des supermarchés utilisés surtout pour « le courant ». Doit-on alors opposer vieille ville et nouveaux quartiers, vieux centres urbains et villages urbanisés, quartiers urbains à noyau central marqué et ensembles périurbains avec solution de continuité par rapport aux agglomérations continues ? Autant d'aspects s'expliquant par une évolution des structures urbaines dans la ville et les villages urbanisés.

A. — Aspects de la croissance dans les zones urbanisées

1) *Les vieilles villes et la croissance urbaine — L'exploitation du site.*

Moins marquées cependant que dans les pays rhénans, la région possède des traditions urbaines antérieures à l'industrialisation : Mulhouse, Montbéliard, Luxeuil ont été « villes de bourgeoisie » et leurs jolis hôtels particuliers en témoignent. Ces vieilles cités ont été villes d'étapes et lieux de péages. Elles sont nées à la fois de la circulation et de la défense, sauf Mulhouse. André Gibert (65) avait reconnu trois types de villes anciennes :

— Tout d'abord le long des Vosges au débouché des vallées : ce sont Luxeuil, Lure, Giromagny, Rougemont-le-Château, Masevaux, Thann ;

Leurs monuments témoignent de leur importance dès le Moyen Age. Luxeuil, par exemple, commandait la route de la Vôge vers Epinal et Nancy et fut disputée entre Bourgogne, Comté et Lorraine. Thann était plus importante que Mulhouse jusqu'au XVIII[e] siècle ;

— Ensuite, le long des premiers contreforts du Jura : Pont-de-Roide et Clerval sont dans la position de villes de cluses ; Delle, à la sortie du défilé de Beaucourt, qui ferme vers le Nord le bassin de Porrentruy, Ferrette aussi, sont villes de cluses ; les vieux châteaux témoignent que ces passages étaient fort importants et disputés ;

— Enfin, au centre, dans l'axe médian de la Trouée, des gîtes d'étape sont devenus des villes commerçantes : L'Isle-sur-le-Doubs utilisant une île est une ville-pont ; Montbéliard maîtresse du passage de l'Allan dans sa vallée resserrée au contact du calcaire jurassique et de la mollasse ; Altkirch sur l'Ill a une position un

(64) M. Rochefort, *op. cit.*, p. 17.
(65) A. Gibert, *op. cit.*, p. 551.

peu analogue à l'entrée dans les coteaux calcaires de la grande route du Sundgau vers Bâle ; Villersexel sur l'Ognon est aussi dans l'échancrure d'une percée conséquente dans le plateau de calcaire coquillier ; Héricourt se trouve à l'endroit où la vallée de la Lisaine s'encaisse dans la côte oolithique. Enfin, c'est la conjonction sur un faible espace de côtes et d'escarpements de faille, qui fait toute la valeur défensive du site de Belfort.

Seule, Mulhouse échappe à ces sites défensifs et de commandement ; elle a dû se développer à partir d'un îlot de viticulture au pied de la colline de Bruebach. A la fin du Moyen Age c'était une ville d'artisans et de commerçants avec quelques patriciens entreprenants.

Les sites pour l'implantation des villes furent donc exploités à l'origine, dans la mesure où ils représentaient à la fois une porte et un verrou, ou encore un péage possible et une rupture de charge. Cependant, les cités sont modestes dans l'ensemble, beaucoup plus des villes de garnison que des marchés exploitant les carrefours de circulation.

Les seules véritables « villes bourgeoises » de la fin du XVII^e^ siècle à la fin du XVIII^e^ siècle sont Mulhouse et Montbéliard, parce qu'elles commandent deux enclaves politiques servant d'intermédiaires commerciaux entre la France, la Suisse et l'Allemagne du Sud.

Les vieux centres urbains ont des aspects quelque peu communs : une longue rue commerçante avec de belles habitations bourgeoises, parfois des halles comme à Montbéliard ou à Luxeuil. Cependant, certaines vieilles villes demeurent le centre commercial, alors que d'autres ont été abandonnées par le commerce. A Luxeuil et à Montbéliard le centre commercial demeure encore la vieille ville, alors qu'à Belfort, par exemple, la vieille ville est en marge de la cité moderne.

Dans l'ensemble, le vieux centre n'accueille pas les usines, car presque toujours site défensif, la place manque entre les maisons resserrées à l'extrême. Seule, Mulhouse dispose d'un site assez ample pour établir les industries dans la ville. Mulhouse a su exploiter son carrefour : son essor métallurgique est lié, nous l'avons vu, à la naissance des premiers chemins de fer, autant qu'à la fourniture des métiers mécaniques du textile.

A Belfort, comme à Mulhouse, des quartiers nouveaux surgissent autour des grandes usines. Le centre commercial et administratif s'entoure de quartiers industriels, mais, à Belfort, le site incommode oblige à une disposition linéaire Nord-Sud, à proximité de la voie ferrée.

Belfort est un cas singulier. Cette ville fut d'abord stratégique, concentrée autour d'un château-fort bâti sur la colline de la Justice, promontoire calcaire dominant d'une trentaine de mètres la vallée resserrée de la Savoureuse, dans une sorte de défilé ou de cluse entre

la colline du Salbert et les collines de la Justice et de la Miotte. Au-dessous de la forteresse, un faubourg commerçant s'établit peu à peu, profitant du passage bien défendu. Il s'étendit dans le sens de la vallée de la Savoureuse, c'est-à-dire Nord-Sud. Jusqu'en 1871, Belfort n'était qu'une ville de garnison, fortifiée par Vauban, après la prise de possession définitive par la France au traité de Westphalie. Cette Porte d'Alsace est devenue, ainsi, un solide verrou. Cette ville, entourée de murs et de fortifications, constitue aujourd'hui la « vieille ville », aux rues artisanales et commerçantes, entre la Savoureuse et le Château. La fonction militaire était prépondérante jusqu'en 1918. On y retrouve le plan en damier du « Castrum ». Cette vieille ville s'arrête à l'actuelle place de la Préfecture et à l'Autogare. Elle semble incrustée entre les deux vigoureux escarpements des collines de la Justice, où se trouve le Château, dont le célèbre Lion évoque l'héroïque défense de 1870-1871, et la colline de la Miotte, où se trouve encore le camp retranché du « Vallon ».

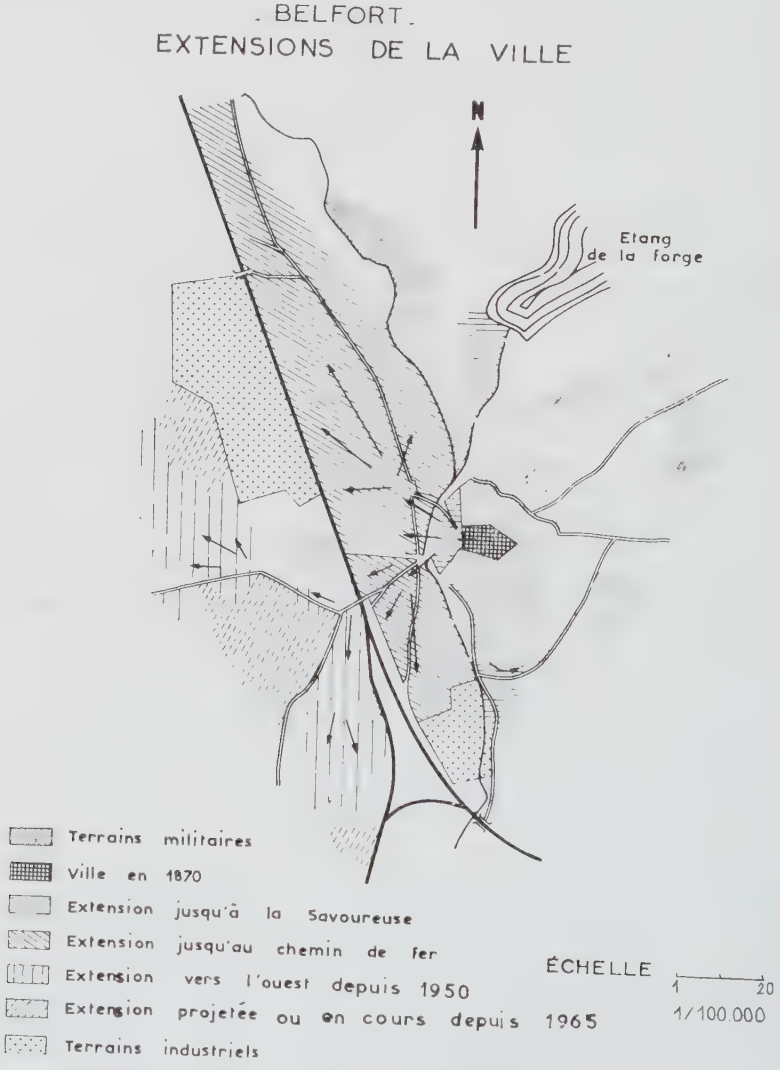
Après 1871, Belfort, Porte d'Alsace, est terre d'accueil pour les Alsaciens, qui affluent par sa gare, située au-delà de la Savoureuse, vers l'Ouest. Alors, se constituent « hors les murs » deux quartiers d'habitations et de résidences bourgeoises : le faubourg de France, entre la Vieille Ville et la Gare, et le faubourg de Montbéliard. Mais, cette expansion vers l'Ouest se heurte malheureusement au domaine militaire déjà installé (casernes Bougenel et Gérard), exactement situées dans l'axe de la poussée. « Dès lors, la prolongation du *documanus maximus* de la ville fortifiée, qui aurait permis de « vertébrer » la ville ne fut plus possible » (66).

Faute de mieux, à partir de 1871 et jusqu'en 1914, la ville s'étire entre la voie ferrée et des zones militaires intouchables : au Nord, le terrain de Manœuvres, vers la colline de l'Arsot, puis les casernes du Camp retranché sur le rebord de la Miotte, enfin vers le Sud-Est, au-delà du Château, les ouvrages avancés du Fourneau. Ainsi, la voie ferrée Paris-Mulhouse longe tangentiellement les quartiers, qui ont reçu l'émigration alsacienne (du Nord au Sud : faubourg des Vosges, faubourg des Ancêtres, faubourg de France et faubourg de Montbéliard), tandis que le périmètre industriel se développe vers l'Ouest, au-delà de la voie ferrée pour la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (devenue l'Alsthom, en 1929) et la Filature Dollfus-Mieg (Bull depuis 1961).

La ville se développe alors, en l'absence de plan d'aménagement, de manière assez anarchique. Entre la commune de Valdoie et le vieux noyau, qui débute à la place Corbis, près du pont de la Savoureuse, menant à la Vieille Ville, se crée un tissu urbain en ordre lâche : le faubourg des Ancêtres et le faubourg des Vosges se couvrent de petits pavillons avec jardinets, de cités ouvrières aux

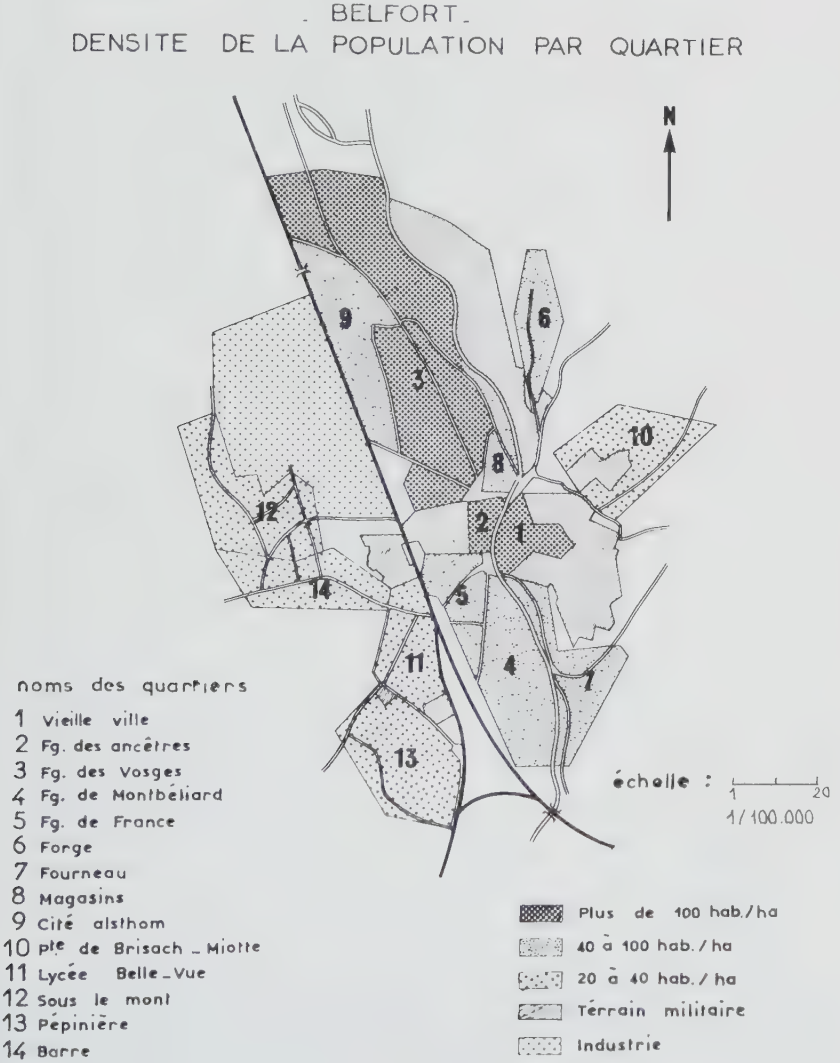
(66) Ville de Belfort. Projet d'aménagement. Rapport monographique, inédit S.d.

maisons toutes semblables, avec çà et là quelques modestes usines textiles (filatures ou tissages) ; mais des espaces vides ont subsisté jusqu'à la seconde guerre mondiale. Les « cités-jardins » se multiplient entre les deux guerres, créant une banlieue continue de Belfort à Valdoie.



Avant 1945, le paysage urbain est déjà marqué par les pavillons et le tracé géométrique des rues des lotissements : (cité du faubourg des Vosges, cités d'Arsot et du Stade au Nord, cité du Hameau des Barres à l'Ouest) sur les vastes prairies à proximité de la ferme

des Barres, au-delà de la Redoute de la caserne Hatry et à proximité de DOLLFUS-MIEG (aujourd'hui BULL). Le long de la route de Paris, le faubourg de Paris profite de l'étoile de voies qui se rassemblent (routes de Besançon par Héricourt et routes de Paris et Vesoul par Lure), avant de franchir la voie ferrée et de pénétrer dans le faubourg de France. Le faubourg de Lyon et le nouveau lycée se développent également le long de la route de Lyon.



Enfin, à l'écart des noyaux urbains proprement dit, se développe, à proximité de la gare de triage et des dépôts de locomotives,

une cité de cheminots : la cité de la Pépinière (à proximité de Bavilliers), séparée du reste de la ville par le Cimetière et les nouvelles casernes.

Belfort s'étend, de plus en plus, en direction de l'Ouest, depuis vingt ans, moins grâce à l'afflux de nouveaux travailleurs de l'ALSTHOM que de travailleurs de la Société Automobile PEUGEOT à Sochaux. Autrement dit, Belfort devient de plus en plus l'annexe résidentielle de Sochaux, parce que cette ville est un centre commercial et administratif supérieur à Montbéliard.

Au faubourg des Ancêtres, un premier grand ensemble monumental est construit pour satisfaire aux besoins de la reconstruction. A l'emplacement de la ferme des Barres, au-delà de la voie ferrée, s'est édifiée une cité nouvelle avec une Ecole d'Ingénieurs. Cette zone constitue l'un des centres universitaires de la ville, en même temps qu'un grand ensemble pour cadres moyens. Les plus grandes cités nouvelles se sont édifiées entre l'ancien hameau des Barres, au Nord, le faubourg de Paris, à l'Est, et le faubourg de Lyon, au Sud ; là se développe la nouvelle ville : les Résidences ; mais, il s'agit d'un tissu urbain fort différent de l'ancienne ville et que nous comparerons avec les autres exemples de même type, dans le groupement d'urbanisme Belfort-Montbéliard.

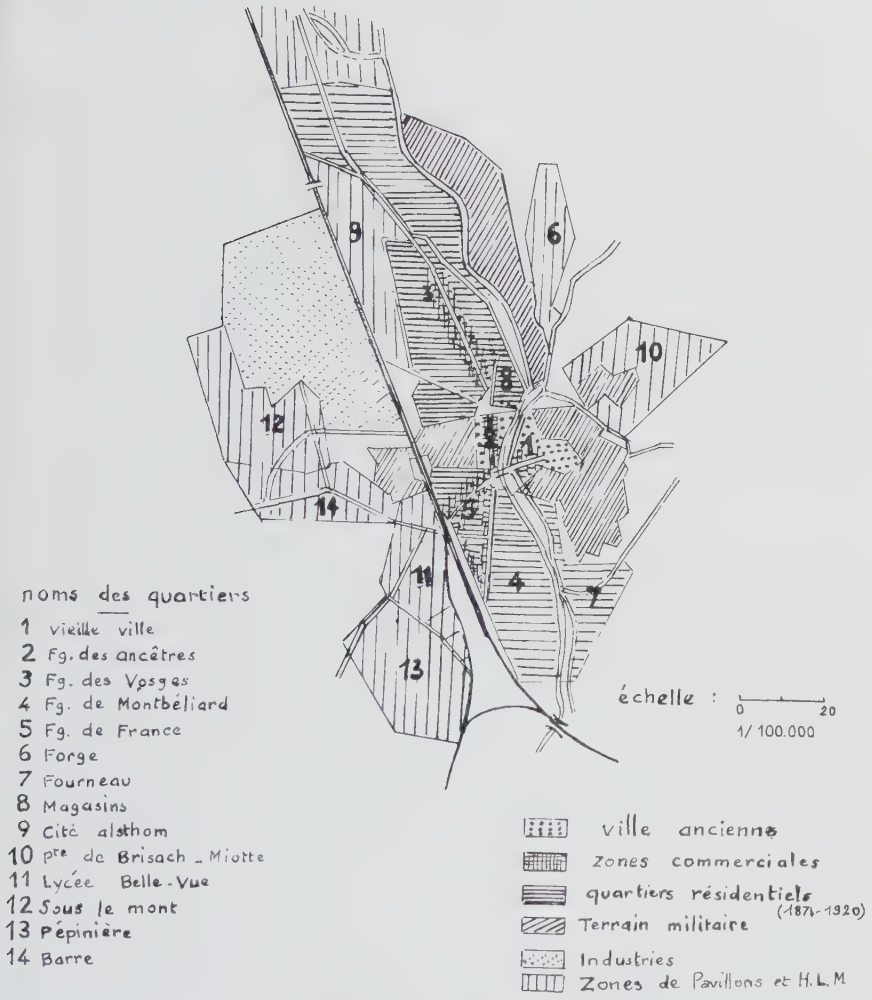
Dans la ville bâtie avant 1945, la densité par quartier est la suivante : vieille ville et faubourg de France : plus de 100 habitants à l'hectare (la vieille ville se dépeuplant du reste au profit du faubourg de France, véritable noyau commercial de la ville), faubourg de Montbéliard et faubourg du Fourneau au Sud et Sud-Est de 40 à 100 habitants à l'hectare. Le faubourg des Ancêtres et le faubourg des Vosges, jusqu'aux limites de Valdoie, sont densément peuplés : plus de 100 habitants à l'hectare avec des immeubles de rapport de type ancien ou récent de 4 à 6 étages, au centre.

La cité ALSTHOM, formée de pavillons avec jardinets, à proximité de la voie ferrée, face aux usines, entre dans la catégorie moyenne de 40 à 100 hab/ha — elle est donc plus « aérée ». De même, le quartier de la Forge, domaine de lotissements en petits pavillons. Les quartiers édifiés entre les deux guerres mondiales, parfois grâce à la Loi Loucheur, ont une densité assez faible (20 à 40 hab/ha) : quartier de la Pépinière, des Barres, Sous-le-Mont et faubourg de Lyon (Lycée Bellevue). Enfin, vers l'Est, sous la Miotte, s'est également édifié un quartier de pavillons au-delà de la porte de Brisach (faubourg de Brisach).

La proportion des maisons ouvrières était déjà de 36 % (67) en 1945 et les maisons de rapport habitées par les ouvriers de 28 %. L'âge moyen des maisons ouvrières des cités est de 45 ans en 1965 et celui des maisons de rapport ouvrières de 75 ans. 15 % des immeubles sont encore en mauvais état d'entretien. Il est significatif

(67) Par rapport au total des maisons construites.

de constater que l'on a construit presque autant de logements de 1915 à 1948 (24,7 %) (68), que depuis 1948 : 26,2 % dont 21 % entre 1954 et 1962. Le grand effort d'expansion commence en 1960, mais



Structure urbaine de Belfort.

les retards à combler sont énormes, en raison de la croissance démographique naturelle, de l'immigration de nouveaux travailleurs et de la vétusté grandissante des logements de la vieille ville et de celui des anciens faubourgs, intégrés maintenant dans le noyau

(68) De l'ensemble des logements construits à Belfort.

central de la ville (49,2 % des logements de l'agglomération en 1962 d'après l'I.N.S.E.E.). La majorité des appartements ont de deux à trois pièces ; or, le coefficient moyen d'occupation est élevé dans le vieux noyau central, on constate six occupants et plus dans des logements de 4 pièces en 1962 (environ un millier). Les immeubles sans eau courante représentaient encore 1,6 % des logements dans la vieille ville.

Le centre le plus animé et le plus actif de la ville est, encore aujourd'hui, cette place Corbis faisant face à la vieille ville et à laquelle aboutissent les grandes voies interurbaines reliant Belfort à Paris, Besançon, Bâle, Mulhouse, et Nancy par Giromagny et les Vosges, et dont les secteurs urbains déjà cités se nomment faubourg de Paris, faubourg de France, faubourg de Lyon, faubourg de Montbéliard, avenue Jean-Jaurès. Le quartier commercial est extrêmement centré autour de cette place Corbis sur 1 km N-S et à peu près autant E-W. Les commerces se touchent dans trois à quatre grandes artères, alors que le vide commercial est presque absolu dans les rues adjacentes.

La vieille ville n'a plus que de médiocres commerces. Le fichier électoral en 1966 enregistre l'existence de 84 artisans et commerçants qui y résident. Ce sont tous de petits commerçants détaillants. La vieille ville héberge beaucoup plus d'ouvriers et de manœuvres, peu de cadres et de professions libérales. Par contre, c'est la zone par excellence des services publics (Mairie, Préfecture, Chambre de Commerce, Délégations Administratives). C'est aussi l'un des quartiers de la ville où les originaires de Belfort et du Territoire sont moins nombreux que ceux d'autres départements. Là également, on trouve beaucoup d'ouvriers étrangers (Italiens et Algériens en particulier — certains cafés sont les lieux de réunion des Kabyles). Dans ce secteur, les originaires de Haute-Saône rurale sont plus nombreux que ceux du Doubs et du Haut-Rin. Cette vieille ville est plutôt une zone de résidence de passage pour les ouvriers souvent les plus prolétaires. Ce n'est plus du tout un quartier de résidence bourgeoise, malgré quelques maisons, dont les façades ont encore fière allure.

Au contraire, le noyau le plus actif de la ville est maintenant la zone de la place Corbis. Ce quartier est à la fois celui des commerçants, des services publics, des banques et assurances et aussi dans les rues adjacentes, moins bruyantes surtout dans la partie orientale du faubourg de Montbéliard, le quartier des cadres et employés, le quartier bourgeois en somme de la ville. Les ouvriers d'usine y résident en petit nombre alors que les professions libérales, les agents d'assurances, les médecins, les industriels et ingénieurs y résident en grand nombre. Vendeurs, employés de commerce, représentants et gérants sont très nombreux à y vivre également. Ce quartier est par excellence celui où se concentrent les services du secteur tertiaire ; mais la densité d'occupation des

locaux du faubourg de France et du faubourg des Ancêtres est faible la nuit ; ce qui signifie qu'il se produit, dans ce secteur, un phénomène de « city ».

En est-il de même *dans la vieille ville de Montbéliard ?* Le site de cette antique métropole du protestantisme européen s'inscrit entre la vallée de l'Allan et celle de la Lizaine dans une sorte de carré, fermé à l'Est par la gare et dominé au Sud-Est par le Château. La forme circulaire de certaines rues évoque l'ancienne présence d'une ville fortifiée, encadrée par des lignes d'eau. La ville a été gênée dans son expansion par l'existence de collines calcaires surplombantes : la Citadelle, d'une part, au Nord, dominant la Lizaine, les collines du Château et des Grands Jardins, au Centre et à l'Est, le plateau de la Petite Hollande au Sud. Le faubourg de Besançon ne s'est développé qu'au début de ce siècle, et la ville s'est longtemps arrêtée vers l'Ouest à l'Eglise Saint-Maimbeuf et au Temple Saint-Georges. Le vieux Montbéliard est à l'écart du réseau routier, qui le détourne plus qu'il ne le pénètre ; la situation de la place Denfert, où se trouvent situées les vieilles Halles, si caractéristiques de l'époque wurtembergeoise, est très différente de celle de la place Corbis à Belfort. Cette dernière commande une étoile de voies avant le passage d'un pont. La place Denfert à Montbéliard ne recueille qu'une circulation Ouest-Est en grande partie locale.

Par contre, la vieille ville n'est pas ici un ancien *castrum*, mais une ville de bourgeoisie s'ordonnant autour d'une grand'place : la place Saint-Martin, où se font face le Temple et la Mairie, ancienne résidence du Magistrat, où des édifices de la Renaissance, comme la Banque de France ou le Temple, œuvres de Schickhardt, évoquent un passé prestigieux ; l'artère commerçante (rue Cuvier, rue des Febvres) se modernise. Contrairement au vieux noyau belfortain, le vieux Montbéliard demeure encore zone de résidence de bourgeois, de cadres, d'employés et d'ouvriers qualifiés, la plupart de vieille souche montbéliardaise. Montbéliard n'a jamais été autant que Belfort ville de garnison et de passage. On y trouve, par exemple, en 1967, 31 médecins et pharmaciens, une soixantaine d'ingénieurs et cadres supérieurs. Les commerçants sont également très nombreux (223). On compte aussi 23 bouchers (patrons et commis), 32 boulangers-pâtissiers (patrons et commis) et de nombreux autres commerces. Dans ce même quartier, le fichier électoral indique la résidence de 300 mécaniciens et de nombreux ouvriers professionnels ou artisans spécialisés. Autrement dit, le Vieux Montbéliard a conservé plus que le Vieux Belfort son visage traditionnel et original avec ce mélange de bourgeois et d'ouvriers qualifiés très attachés à leur petite patrie du Pays de Montbéliard.

Cependant, après 1871, la présence d'une émigration alsacienne avait amené des usines à s'installer autour de la vieille ville : Usine Charpentier-Vogt-Goguel au-delà de l'Allan, Usine Schwander près du canal, également Usine Textile Zimmerli, aujourd'hui dispa-

rue, en face du port du canal. Ces usines ont provoqué la création de cités ouvrières ; de même la Fabrique établie au-delà de la voie ferrée amena la création d'une cité ouvrière. Toutes ces cités, étant assez isolées de la vieille ville, avaient créé une sorte de ségrégation pour l'habitat ouvrier qui subsiste encore aujourd'hui, bien que très atténuée.

Mais, la croissance industrielle de PEUGEOT à Sochaux, la création de la fonderie ACIÉROY, aux limites occidentales de Montbéliard, à Sainte-Suzanne, la fabrique d'outillages MAILLARD, amenèrent une nouvelle structure linéaire, à partir du vieux noyau urbain, dans l'axe de la vallée de l'Allan. Désormais, le vieux Montbéliard est prolongé par un long faubourg : le faubourg de Besançon. Il est dominé par deux quartiers résidentiels, jouissant d'une exposition Sud et Sud-Ouest : le quartier de la Citadelle et le quartier des Grands Jardins, où les cadres supérieurs (industriels et ingénieurs) sont nombreux à acheter ou faire bâtir de solides villas, d'un confort quelque peu helvétique. Les cadres moyens et les fonctionnaires viennent habiter, entre les deux guerres, le quartier du Stade, à proximité du célèbre Stade de football, à deux pas de la Forge, dont le martèlement sourd rythme encore la vie de ce quartier.

Des cités ouvrières, composées de pavillons avec jardinets, s'édifient derrière les Usines PEUGEOT entre 1920 et 1939, tandis qu'une cité-jardin vient se jucher sur le plateau de la Chiffogne.

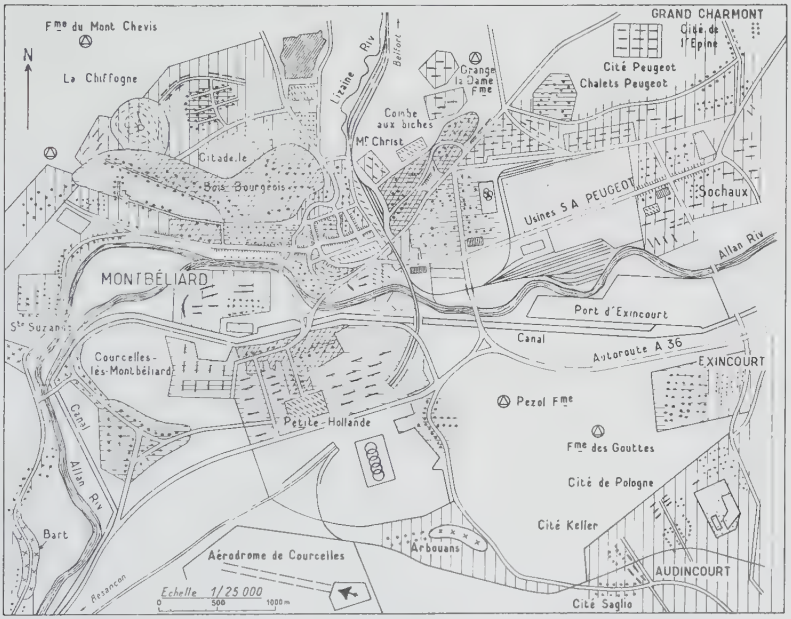
Depuis la seconde guerre mondiale, le vieux centre est submergé par l'océan des lotissements et des grands ensembles. Une ville nouvelle s'édifie entre l'Hôpital et la Citadelle : le quartier de la Chiffogne, bâti en moins de six ans avec un centre commercial. Aux immeubles de cinq étages de style Logeco, s'ajoute, au centre, un quartier de coquettes villas. Ce quartier nouveau est habité surtout par les cadres, techniciens et ouvriers professionnels de PEUGEOT-Sochaux.

Au-delà de la voie ferrée, la ville de Montbéliard, qui n'a pas souffert autant que Belfort (ou Sochaux) des bombardements, édifie une cité pour fonctionnaires et petits cadres : la cité du Mont-Christ, tandis qu'une autre se développe entre la route nationale 463, qui contourne le vieux Montbéliard, et l'Allan. Enfin, au Sud du canal, les contreforts septentrionaux du plateau calcaire de la Petite Hollande se peuplent de pavillons et d'H.L.M., ainsi que le Chênoi, le long de la route d'Audincourt, en direction d'Arbouans.

Ainsi se précise un « grand Montbéliard » en étoile à partir de la voie ferrée et du noyau ancien. La convergence des voies vers le centre est encore mieux marquée qu'à Belfort ; mais, la disposition est, cependant, quelque peu linéaire, avec un étirement, dans le sens Est-Ouest, des usines de Sochaux à Sainte-Suzanne, sans solution de continuité. Désormais, Montbéliard rejoint ses satel-

lites : Béthoncourt au Nord, Sochaux à l'Est, Sainte-Suzanne à l'Ouest, Arbouans et Audincourt au Sud-Est.

Cependant, contrairement au vieux centre de Belfort, le vieux Montbéliard est quelque peu décentré. Le tissu urbain s'ordonne désormais autour de la grande usine, responsable essentielle de la trame urbaine moderne : les Automobiles Peugeot. L'agglomération actuelle est le produit de la polarisation croissante de cette grande entreprise.



ORGANISATION URBAINE ET UTILISATION DE L'ESPACE AUTOUR DE MONTBÉLIARD

Légende

- Noyaux ruraux anciens
- Rue commerçantes
- Grands magasins collectifs
- Services publics et hospitaliers
- Bâtiments militaires
- Cités ouvrières
- Predominance de gens de condition moyenne
- Prédominance de gens aisés
- Fermes en activité
- Ensembles sportifs
- Immeubles H.L.M.
- Prédominance de gens de condition modeste
- Prédominance de villas
- Bâtiments industriels
- Vieille ville

Du reste, « le vieux noyau urbain de Montbéliard crée une zone de circulation difficile » (69) : la croissance est donc bloquée aujourd'hui en direction de l'Ouest, de telle sorte que la majorité des

(69) P. Claval, « Croissance de l'agglomération montbéliardaise ». *Revue Géographique de l'Est*, 1965, n° 4 (p. 451).

habitants du faubourg de Besançon, du quartier de la Citadelle et de la commune voisine de Sainte-Suzanne relèvent plus des activités industrielles et administratives des usines Aciéroy et l'Epée que de Peugeot-Sochaux. Bart et Saint-Suzanne ont une croissance modérée ; car, elles sont gênées dans leur expansion par la lenteur des mouvements pendulaires, qui s'effectuent par le centre-ville de Montbéliard.

Ce centre-ville n'en demeure pas moins un noyau commercial, plus qu'administratif, très attractif pour toute l'agglomération. Le centre commercial, de la Gare à la place Denfert, a une densité extrêmement forte de commerces, en un alignement de moins de 800 m. Là se trouvent concentrés tous les commerces de détail et les quelques grands magasins de la ville ; les banques et les professions libérales s'y trouvent également toutes rassemblées ; mais on ne constate pas, comme au faubourg de France à Belfort, ce phénomène de city. Le centre de Montbéliard est densément habité la nuit.

Par suite de l'importance des usines de Sochaux, qui créent par leur présence une zone morte pour les commerces et services au cœur de l'agglomération, il y a solution de continuité entre Sochaux et Montbéliard : ce n'est pas cet alignement quasi-continu de mercerces que l'on constate de la place Corbis à Valdoie pour l'agglomération belfortaine. Le vieux noyau montbéliardais joue de moins en moins le rôle de centre d'affaires et de centre commercial : les cessations d'activité l'ont emporté ces dix dernières années sur les créations, notamment les magasins de lingerie, de bonneterie, les épiceries fines disparaissent. Jusqu'en 1960, comme le constate également P. Claval, le commerce alimentaire s'est bien développé dans les centres commerciaux anciens de Montbéliard et d'Audincourt ; ces deux centres anciens souffrent aujourd'hui de la concurrence des « shopping centers » (70) des grands ensembles périphériques : les « RAVI » et « Super-Marchés ». Même, les commerces d'ameublement, d'appareils électro-ménager, de radio et de télévision, apanage traditionnel des rues commerçantes du vieux centre, pâtissent de cette floraison des centres commerciaux, créés par les Usines Peugeot.

Cependant, les commerces rares demeurent la spécialité du vieux centre de Montbéliard ; toutefois, certaines disparitions (magasins de meubles par exemple) s'expliquent par des regroupements sur Belfort-centre, qui apparaît, sur le plan des services et des fonctions d'ordre supérieur, beaucoup mieux équipé : car, commerces de luxe, assureurs, courtiers ne sont pas en nombre suffisant pour un rayonnement adéquat de la ville de Montbéliard sur son environnement.

(70) Shopping center : centre commercial où se trouvent rassemblés tous les types de commerce d'usage courant, de l'alimentation au vêtement et à l'électro-ménager.

A quoi peut-on imputer cette carence ? La vieille ville de Montbéliard n'est pas l'un de ces lieux, où converge la grande circulation, où les affaires se traitent. Montbéliard, sous-préfecture, semble avoir ignoré la croissance industrielle majeure, qui s'est produite à ses portes. Trop tassée encore au pied du Château des Comtes de Wurtemberg, la ville est très souvent congestionnée par une circulation, qu'elle ne peut plus contrôler. Faute de parkings suffisants, le centre est délaissé, au profit des Supermarchés bien pourvus en possibilités de stationnement. Pauvre en cinémas (deux seulement fonctionnent encore !), la ville n'attire plus assez à l'heure de l'automobile et la faiblesse en équipements hôteliers ne retient même pas les industriels, ingénieurs et hommes d'affaires, qui traitent avec les diverses Sociétés Peugeot. Celles-ci ont dû constituer leur Cercle Hôtel à Sochaux et leur Centre de Conférences, le château Sahler, à Exincourt, qui est également centre interindustriel de formation professionnelle.

L'agglomération de Montbéliard trop polynucléaire ne s'ordonne plus autour du vieux centre, comme c'est encore le cas à Belfort et, aussi, à Mulhouse. Un essai de restructuration est en cours par la création d'une sorte de ville nouvelle, à la fois cité administrative et commerciale du District de Montbéliard, sur le plateau de la « Petit Hollande » ; mais, c'est une prospective misant sur l'existence de deux grandes voies de passage futures : l'autoroute Mulhouse-Besançon-Dijon et le canal à grande section Rhin-Rhône. Cette réalisation permettrait, enfin, à Montbéliard une nouvelle polarisation des activités tertiaires, qui lui échappe en ce moment de plus en plus, parce que la dilution est trop forte entre les centres satellites : Audincourt, Valentigney, Sochaux, Mandeure. La ville de la Petite Hollande doit-elle être un jour une sorte de nouveau centre urbain fédérateur entre des noyaux urbains rivaux et pour l'instant très réticents pour accepter une fédération bien structurée autour d'une ville-centre ? Cœur d'une zone industrielle également puissante et ancienne, la situation de la vieille ville de Mulhouse est-elle différente ?

Mulhouse est née entre deux bras de l'Ill, au pied de la colline de Riedisheim-Bruebach, au lieu de convergence des routes de Strasbourg à Bâle et de Belfort à Bâle. Ville libre dès le début du XIV^e^ siècle, Mulhouse sut préserver son indépendance de 1515 à 1798. La vieille ville se retrouve encore, très bien circonscrite sur un plan, par le quai du Fossé jusqu'à la Porte Jaune, la rue du Sauvage, la rue de la Sinne et la rue Jacques-Preiss. Dans cette zone, la densité commerciale est encore très élevée. Au XIX^e^ siècle se développe des quartiers d'affaires autour de la rue du Sauvage et de la rue de la Sinne jusqu'à la Gare. On a beaucoup construit entre 1871 et 1914. La voie ferrée Strasbourg-Bâle va enserrer longtemps la ville. Les filatures se sont développées dans la partie occidentale autour de la

Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, l'un des plus beaux fleurons industriels de la ville.

Entre la Porte du Miroir, par exemple, et les usines, les industriels ont logé leurs ouvriers dans les cités, autour des rues du Manège et de Zillisheim. De même, comme elle l'a fait également à Belfort, l'entreprise DOLLFUS-MIEG et Cie crée sa propre cité aux portes de l'usine. De la sorte, les quartiers de Mulhouse ont des aspects et une structure socio-professionnelle et d'habitat très tranchés. Entre le canal et la vieille ville se développe un quartier d'affaires et de résidences à proximité du Palais de la Bourse et de la Chambre de Commerce. Ce quartier se prolonge par un secteur résidentiel pour classes moyennes, employés et fonctionnaires (plus de 60 %), assez dépourvu de commerçants : le faubourg de Bâle, qui va se prolonger au XX^e^ siècle par le faubourg de Riedisheim, au-delà de la voie ferrée et du Canal du Rhône au Rhin.

Au contraire, les quartiers de l'Ouest sont des quartiers industriels et ouvriers. Les usines sont encastrées entre les cités dès la fin du XIX^e^ siècle. Au XX^e^ siècle, les pavillons, cités et immeubles de rapport débordent, vers l'Ouest, la voie ferrée de Strasbourg-Bâle et s'étalent sur Dornach (quartier Bel-Air et quartier des Coteaux) où viennent habiter les ouvriers spécialisés et cadres moyens. Enfin, au Sud de la Gare, dans le faubourg d'Altkirch et sur la colline de Bruebach-Riedisheim, s'est édifié un quartier de résidences de luxe où vivent les cadres supérieurs, industriels et professions libérales à proximité du Jardin Zoologique et du Tannenwald.

Contrairement à ce qui se passe à Belfort et surtout à Montbéliard, le « poids « de la vieille ville, par suite de la modestie de son expansion, est relativement faible. Sa partie orientale (rue du Sauvage, rue Louis-Pasteur et place de l'Europe), rénovée totalement à la suite des destructions de la Seconde Guerre Mondiale, offre aujourd'hui un centre commercial aéré et bien adapté, tandis que les grandes banques préfèrent essentiellement les abords de la rue de la Sinne. Une sorte de division des fonctions s'est quelque peu instaurée : autour de la place de la Bourse se trouvent quelques commerces plus rares, des librairies, agences de voyages, cabinets d'affaires, assurances. Derrière la Chambre de Commerce, l'avenue Clemenceau et la rue de la Sinne sont la zone des guichets bancaires et des administrations publiques ou privées. Dans le centre de Mulhouse, la juxtaposition d'immeubles vétustes densément occupés et de bâtiments rénovés est moins forte que dans le centre de Strasbourg.

Mais, réduit à quelques grandes artères, où les commerces se pressent, ce quartier d'affaires s'interrompt brusquement ; on passe sans transition aux quartiers industriels vers l'Ouest et le Nord-Est. Il existe, cependant, une longue artère de petits commerces de détail alimentaires et ménagers, le long de la rue Franklin et de l'avenue Aristide-Briand : magasins de ravitaillement plus que commerces de grande qualité.

Mulhouse baigne dans une atmosphère industrielle : la fonction industrielle s'impose partout dans le paysage urbain en dehors du vieux centre ; les rues, qui se coupent à angle droit, les maisons grises et sans caractère, l'uniformité presque désolante des quartiers d'usines et de cités ouvrières, expliquent que l'on ait pu considérer Mulhouse comme une ville sans caractère et sans horizons. En réalité, cette ville a une centralité mieux marquée que Belfort et Montbéliard. Le centre a commandé, et commande toujours en partie, les affaires industrielles : depuis 1950-1955, ont été édifiés de véritables buildings d'affaires, par exemple, le centre commercial de la rue Louis-Pasteur surmonté de bureaux. Le nombre des fonctionnaires, employés et cadres, travaillant dans le centre-ville, est aussi important que celui des commerçants et apparentés ; aux heures de sorties ou d'entrées des bureaux, le visiteur est frappé par l'importance des migrations pendulaires vers la banlieue. Plus qu'à Belfort, le phénomène de « city » se développe ici avec une ampleur comparable aux centres de Strasbourg et de Bâle, compte tenu de la population résidant dans l'agglomération.

Le centre d'affaires est suffisamment équipé pour favoriser les transactions : services spécialisés d'orientation, assureurs-conseils et conseils fiscaux, 24 hôtels de classe, dont 14 restaurants. Comme l'a bien démontré le travail de R. Martin-Grunenwald (71), le centre de Mulhouse est le pilier incontestable d'une vie de relations commerciales et de services. En appliquant l'indice de centralité de Christaller au produit de la taxe locale, on constate que les 110 000 habitants de Mulhouse paient 48,8 % du montant de la taxe locale de la commune et 43,6 % sont payés par les clients de l'extérieur, dont 7,6 % pour la banlieue proche. Malgré la proximité relative de la grande place d'affaires de Bâle, le « rendement commercial » de Mulhouse est très important. Le rendement par habitant de la taxe locale était en 1966 de 151 N.F. à Mulhouse, contre 141 N.F. à Belfort et 117 N.F. à Montbéliard (il était de 143 N.F. à Strasbourg et de 161 N.F. à Nancy). Même au-delà d'un rayon de 30 km, Mulhouse exerce son attraction.

Pourquoi une telle différence avec l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard, alors que cette dernière zone détient des usines aussi puissantes que celles de Mulhouse ? L'explication vient surtout d'une meilleure adaptation des quartiers centraux de Mulhouse aux transactions commerciales et industrielles. Mulhouse, nous l'avons vu, a longtemps été un important centre autonome commandant à de nombreuses entreprises. Bien des affaires textiles se traitent encore à Mulhouse, alors qu'aucune affaire ne se traite ni à Belfort, ni à Montbéliard. C'est là la grande différence : Mulhouse bénéficie de son rôle ancien de métropole industrielle.

D'autre part, le noyau ancien n'a jamais été gêné dans son expansion par l'obstacle de forts et de collines, et ce centre n'est pas

(71) R. Martin-Grunenwald, *op. cit.*, p. 53.

condamné à s'étaler linéairement comme à Belfort et à Montbéliard. Au contraire, il a pu structurer autour de lui des artères commerçantes rayonnantes. Cependant, la ville se trouve gênée maintenant dans son développement par l'enkystement de nombreuses et parfois importantes usines, qui forment autant de zones « mortes » pour le développement commercial.

Le centre de Mulhouse apparaît moins peuplé que les centres de Belfort et de Montbéliard (moyenne à Mulhouse 3,2 habitants par foyer, légèrement inférieure à la moyenne français de 3,3). Ceci peut s'expliquer par une importante reconstruction du centre de la ville entre la Gare et la place de l'Europe où un ensemble monumental donne grande allure au quartier d'affaires. 10 140 logements ont été construits et reconstruits de 1954 à 1962, selon les statistiques de l'I.N.S.E.E. En 1962, les besoins étaient satisfaits à 65 % ; cependant, le surpeuplement de la vieille ville et des quartiers de cités ouvrières était encore fort. En 1964-1966, l'effort de construction a permis de satisfaire les besoins à près de 75 %. Ce surpeuplement moins marqué s'explique, aussi, par une plus grande stabilité de la main-d'œuvre, dont 60 % est recrutée sur place et déjà logée. La main-d'œuvre tend du reste à se recruter de plus en plus sur place, et une part des habitants du Bassin Potassique migrent vers les quartiers périphériques. Ce sont les employés et ouvriers entre 20 et 40 ans qui migrent le plus, ainsi que les cadres moyens dont beaucoup sont venus s'installer dans les immeubles neufs et les « tours » du centre-ville. Les ouvriers forment 40 % des migrants vers Mulhouse et peu d'entre eux viennent du Sundgau proche. Ce sont déjà, par conséquent, des citadins, et non des ruraux comme à Belfort et surtout à Montbéliard, qui s'implantent à Mulhouse : bon nombre recherchent des immeubles à proximité de leur lieu de travail.

Autre différence notable : la vieille ville de Mulhouse demeure beaucoup plus « bourgeoise » que la vieille ville de Belfort. Ses appartement les plus anciens, autrefois lieu de résidence du patriciat, présentent un degré d'inconfort moins marqué, aussi ne sont-ils pas « colonisés », dans l'ensemble, par des étrangers. Ceux-ci vivent souvent dans les logements anciens des cités ouvrières bâties au XIX^e^ siècle pour DOLLFUS-MIEG ou la S.A.C.M.

La séparation entre ville bourgeoise et ville ouvrière est beaucoup plus marquée à Mulhouse que dans l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard. Quartiers bourgeois et ouvriers s'imbriquent à Belfort et à Montbéliard : les deux vieux centres étant « colonisés » par des ouvriers pauvres qui prennent, faute d'autres possibilités, les logements anciens abandonnés par la bourgeoisie. A Mulhouse, le centre-ville demeure lieu de résidence de cadres supérieurs et moyens et de professions libérales ; à Mulhouse les éléments « actifs » appartenant à la classe bourgeoise représentent 22 % de la population, dont 2,8 % à la haute bourgeoisie et 19 % à la classe moyenne (employés, techniciens, ingénieurs, militaires). Le taux de 2,8 %

est comparable à celui des villes réputées bourgeoises (Bordeaux 2,8 %). Il en résulte de plus grandes possibilités pour les commerces de luxe, une plus grande variété de magasins, de cinémas, et d'hôtels-restaurants. Par l'effort fourni pour la présentation et la modernisation des vitrines des magasins, le centre de Mulhouse donne vraiment une impression de métropole urbaine.

Le touriste qui monte au sommet de la colline de Riedisheim contemple une ville hérissée encore des cheminées de ses nombreuses usines, mais il constate aussi l'existence d'une masse de constructions blanches, au cœur de la ville ; lorsqu'il revient au centre, il est frappé par l'intensité et la variété de la vie commerciale.

Au centre-ville se trouvent trois grands magasins à commerces multiples et plus de trois cents commerces de luxe, dont quatre antiquaires, 36 bijoutiers-horlogers, 11 libraires, 25 maroquiniers, 30 magasins de radio-télévision, 5 magasins d'objets d'art, 9 marchands de disques et musique, 48 bureaux de tabacs et magasins d'articles pour fumeurs, 2 magasins de timbres pour collection et 10 magasins de reliures. Cette variété et cette importance qualitative classent incontestablement le centre de Mulhouse parmi les meilleurs centres commerciaux de l'Est, sans toutefois, et de loin, soutenir la comparaison avec Bâle. (Au centre de Montbéliard, on ne compte que trois libraires, deux magasins de maroquinerie, trois bureaux de tabacs et articles pour fumeurs, cinq magasins de nouveautés, trois photographes, un marchand de disques et de musique, et deux grands magasins — pour une agglomération urbaine presque comparable : 164 000 habitants en 1962 à Mulhouse, 122 000 à Montbéliard).

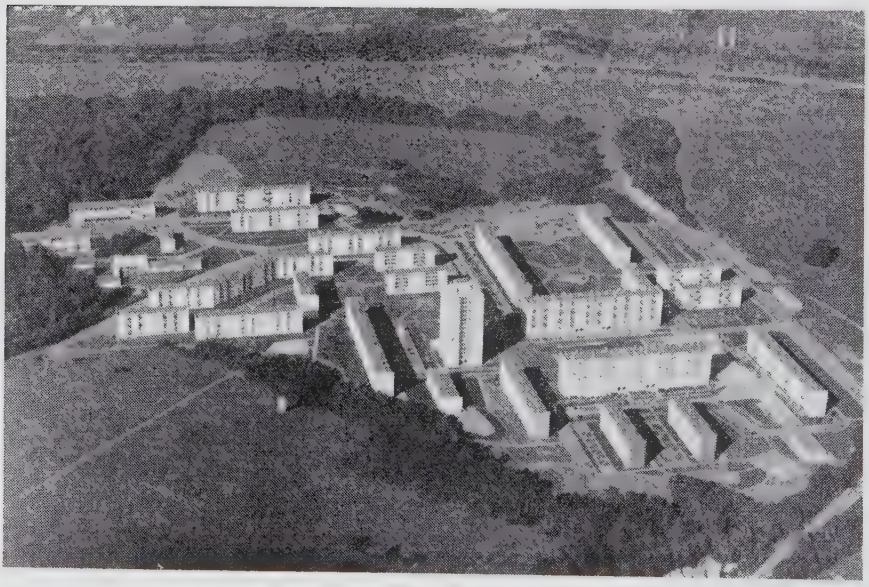
Les grands magasins établis, au cœur de Mulhouse, dans la rue du Sauvage, constituent un des principaux éléments d'attraction ; mais, contrairement au faubourg de France, à Belfort, ils jouxtent de petits et moyens commerces très spécialisés, dont les magasins sont très modernes, particulièrement dans les branches habillement, coiffure et parfumerie, maroquinerie, équipement électro-ménager, chaussures, ameublement.

Néanmoins, cet effort pour une attraction commerciale puissante ne va pas sans problèmes : la concurrence de l'industrie comme employeur gêne le recrutement du personnel commercial. La modernisation du centre s'est accompagnée d'un prix très élevé des loyers commerciaux : 3 à 4 % du chiffre d'affaires en moyenne (environ, le double de la moyenne courante, dans le reste de la France). La Chambre de Commerce de Mulhouse, dans un rapport inédit, cite l'exemple d'un magasin de cadeaux-verrerie-cristal, dans le centre-ville, où les frais de loyer sont comparables à ceux du boulevard Haussmann à Paris, magasin qui est semblable par la surface et le métier à celui de Lancel à Paris. Ce fait montre le prix élevé du terrain dans le centre-ville, prix qui explique depuis dix ans des difficultés accrues pour les commerces de luxe qui ten-

dent à diminer plus qu'à proliférer. Cette situation dommageable favorise évidemment le commerce de luxe bâlois.

2) *Quartiers périurbains ou « villes nouvelles » ?*

Le développement urbain à travers les zones rurales s'est traduit par le défrichement de certaines zones forestières ou l'occupation de vastes prés sur les interfluves ou les terrasses des vallées, à proximité des vieux centres et de leur couronne suburbaine, mais séparés par des champs et espaces verts. Ainsi, depuis 1955-1960, se sont érigées les cités des Buis à Valentigney, de Béthoncourt-Champvallon, de Grand-Charmont « Les Fougères », de Sochaux « Sous-la-Chaux », le nouveau quartier Messier à Luxeuil, sur le flanc et sur le sommet des collines qui dominent la ville au milieu d'un bois communal. Doit-on considérer ces quartiers périurbains comme des « villes nouvelles » au sens anglais du terme, c'est-à-dire des ensembles complets de résidence, avec commerces et services ?



(Cliché S.A. PEUGEOT).
Grand Ensemble des Buis, Valentigney.

Lorsque l'on pénètre dans l'une de ces cités, celle des Buis à Valentigney, par exemple, il est tentant de considérer ce grand ensemble comme une nouvelle ville. Deux types de constructions y apparaissent : les « tours » et grands immeubles collectifs de six à douze étages et les pavillons unifamiliaux ou bifamiliaux qui les

jouxtent à leur pied généralement. Au milieu, entre des espaces verts et parkings réservés aux jeux des enfants et au garage des voitures, un centre commercial, une école et un embryon d'installations sportives, parfois aussi un foyer pour jeunes, une église et un temple.

Nous prendrons, comme exemple d'abord, les nouveaux quartiers de la ville de Grand-Charmont : Grand Giboulon et Fougères qui représentent, à notre avis, trois types caractéristiques de ces nouveaux ensembles d'habitations, nés de la grande croissance industrielle de l'après-guerre.

Avec une superficie totale d'environ 456 ha, Grand-Charmont comptait au recensement de 1954, 161 maisons, 404 logements, 1 647 habitants, mais au recensement de 1962 les chiffres correspondants étaient : 302 maisons (accroissement en 6 ans 88 %), 1 397 logements (accroissement de 245 %), 5 500 habitants (accroissement de 234 %). En 1966-1967, les nouveaux ensembles logent près de 7 000 personnes et constituent une ville qui n'a plus rien de commun avec le vieux village (52 % de ses maisons ont plus de 50 ans), son temple, ses douze fermes, sa petite usine. La création du quartier du « Grand Giboulon » date d'une dizaine d'années (1955-1958). Il est constitué de six blocs de quatre étages comprenant chacun 17 logements et 49 maisons individuelles de part et d'autre de cinq rues. 33 % des habitants sont propriétaires de leur logement, les autres étant locataires. Le confort de ces appartements est relatif. Il n'y a pas de gaz de ville ; le gaz butane est utilisé par 81 % des occupants ; si les installations sanitaires sont correctes, 5 % seulement des habitants ont le chauffage central.

Le quartier des Fougères est du type grand ensemble collectif, dans un site champêtre, sur l'interfluve calcaire entre Savoureuse et Lizaine, en bordure de la forêt : au centre, une immense façade blanche et monotone, un bloc de 12 étages (associé à une chaufferie) de 193 logements, tout autour douze blocs de quatre et cinq étages, totalisant plus de huit cents logements, à leurs pieds, enfin, de coquets pavillons avec jardinets, au nombre d'une centaine. La totalité des occupants des blocs sont des locataires. Au contraire, les habitants des pavillons sont tous propriétaires (en accession à la propriété en vingt ans).

Tous les logements construits bénéficient d'un plus grand confort que dans le quartier du Grand Giboulon (chauffage central collectif par transmission par le sol, gaz de ville, cabinet de toilette avec douches). Au centre de cette petite ville nouvelle, on trouve un centre scolaire (Pierre Curie) de 17 classes, un centre médico-social et un centre commercial, qui comprend des magasins libre-service, en premier lieu « RAVI » de Sochaux et Docks de Bourgogne. Sur une surface de 3 000 m² autour d'une place centrale se pressent encore une douzaine de commerces pour les besoins courants.

On constate donc autour d'un noyau central de commerces et services divers, une association des lotissements de pavillons et de

grands immeubles collectifs, un mélange de co-propriété et de locations.

Selon A. Bailly (72), « au début, les lotisseurs traçaient un parcellaire et le réseau des rues, puis les parcelles étaient vendues à des particuliers qui construisaient à leur guise et qui participaient aux frais de voirie... Le quartier des Arbues, à Vieux-Charmont, est caractéristique de ce style hétérogène. Ce quartier a été vendu par la S.A. Peugeot au fur et à mesure de la demande des ouvriers ».

Depuis la loi cadre de 1957, ce sont les lotisseurs qui s'occupent de l'aménagement des quartiers. Le Comité Régional du Logement (C.R.L.), dont le financement est en grande partie assuré par la S.A. Peugeot, s'est occupé de tout le réseau d'équipement et des types de construction du Grand Giboulon. « Le Grand Giboulon, malgré ces 65 pavillons, semble moins monotone Les courbes décrites par les rues, les élargissements de la voirie, l'utilisation de la pente générale, donnent à ce quartier une allure plus coquette. On n'en devine pas moins le manque d'aisance des habitants de ces pavillons « de série ». Pas de jardins ombragés d'arbres comme dans de plus riches propriétés, mais sur les pelouses des fils où sèche le linge... Les quartiers les plus récents essaient d'éviter cette monotonie. Ainsi, les pavillons du lotissement Peugeot de la « Combe aux biches », bungalows blancs très bas, aux formes géométriques, s'étagent sur la pente de la colline » (73).

Les Grands Ensembles des périphéries urbaines sont nés de la nécessité de bâtir vite sur des emplacements pas trop éloignés des usines Alsthom et Peugeot, mais cependant sur des terrains moins cher, hors du périmètre communal, du reste assez exigu, de Belfort et de Montbéliard particulièrement.

En 1965, on comptait déjà sept grands ensembles (G. E.) accueillant une population de 40 000 personnes environ, soit le quart de la population totale de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard, dans 8.674 logements. Trois de ces G. E. sont proprement quartiers suburbains. La Chiffogne (1.100 logements) au N.O. de Montbéliard, les Résidences (3 000 logements), quartier nouveau à l'O. de Belfort, le lotissement de la Montagne (438 logements). Quatre sont vraiment périurbains. Champ-Vallon près de Béthoncourt (village) (1 514 logements), Les Fougères (1 203 logements), Valentigney-Ferme des Buis (972 logements).

Les aspects de ces grands ensembles sont assez différents en raison tout d'abord du site et des types de construction.

Le quartier des Résidences à Belfort est dans un espace plat, sans colline avoisinante, dans cette sorte de dépression subséquente au pied du Salbert, qui s'étend également sur Essert et Bavilliers

(72) A. Bailly, *L'Urbanisme dans la région de Belfort-Montbéliard*. D.E.S., Besançon, mai 1966, 102 p., 43 figures, ronéo.

(73) A. Bailly, *op. cit.*, p. 15.

Les petits blocs de l'Est, qui semblent héberger des gens à niveau de vie plus élevé, plus propres, mieux conçus, contrastent par le jeu des volumes avec l'immense immeuble de 300 mètres de long et à quatre niveaux, la « Banane », et avec la « Tour » et les blocs à dix niveaux de l'Ouest. Le quartier est un entassement d'habitants et semble manquer d'espaces verts. Les rares terrains de jeux sont encaissés entre les blocs et certains ne voient pas souvent le soleil ! La construction a d'ailleurs souffert de difficultés provenant de la nature très argileuse du terrain : il a fallu colmater certaines poches d'argiles à proximité d'immeubles élevés. La concentration s'explique aussi par le prix élevé du terrain, dont la valeur vénale a du reste été bloquée par la constitution d'une Z.U.P. le 29 octobre 1959. Ces logements sociaux ne pouvant être construits qu'à l'extérieur des agglomérations, favorisent une pénible ségrégation sociale. Leur aspect « populaire » se reconnaît aux lessives sur les balcons, faute de séchoirs, aux multiples bandes de jeunes traînant dans les rues. Seul, le Centre Commercial avec son Supermarché apporte une note gaie dans ce gigantesque dortoir pour ouvriers et petits fonctionnaires.

La cité de la Chiffogne, construite au N.O. de Montbéliard de 1953 à 1958, sur la pente nord du plateau de la Citadelle, semble plus humaine. Elle a d'abord été formée de petits immeubles bruns à quatre étages, puis se sont ajoutés, en cinq ans, de grands immeubles de couleur plus claire. Des pavillons associés généralement deux par deux se sont implantés en contrebas sur les basses pentes du plateau. Très peu d'emplacements sont réservés aux enfants. Ce quartier ne semble pas bien adapté à la nombreuse population qu'il abrite : beaucoup de deux roues sont alignés près des immeubles, car les garages à cycles sont insuffisants.

Au contraire, un effort d'urbanisme a été fait pour les cités périurbaines des Fougères à Grand-Charmont et des Buis à Valentigney. Dans le premier cas, la cité est installée sur un site remarquable : « plateau en faible pente entouré de forêts. Vu de loin, cet ensemble donne une impression étrange. Un quartier de maisons, toutes identiques, limité à l'arrière-plan par un ensemble de blocs gigantesques. Lorsque l'on y pénètre, les maisons apparaissent plus coquettes, entourées de pelouses. Toutes les rues permettant d'atteindre les pavillons aboutissent à des impasses. Seules trois artères coupent le quartier : ce sont les axes de dégagement » (74).

Pour loger les célibataires récemment immigrés, un foyer de jeunes travailleurs a été construit en pierres et en aluminium. Ses installations très modernes sont remarquables, avec salle omnisports, bibliothèque, salle d'audition musicale, auditorium pour conférences et cours, réfectoires, self-services très avenants ; mais les jeunes se plaignent du prix relativement élevé des loyers.

(74) A. Bailly, *op. cit.*, p. 19.

Le nombre considérable de deux roues, de vieilles 203 et de 2 CV sur les parkings, montre qu'il s'agit d'un quartier populaire, aux familles nombreuses prédominantes. Il semble d'apparence plus austère que la Chiffogne, plus « fonctionnel » aussi. Vers 18 heures seulement le quartier se met à vivre, à la sortie des usines PEUGEOT, les parkings se remplissent, puis le calme revient jusqu'au départ du lendemain matin. Samedi et dimanche, les habitants désertent la cité qui semble sans vie, alors qu'à la Chiffogne l'animation reste égale : les hommes bricolent à la cave et devant les immeubles, chacun connaît ses voisins, et dans les magasins disséminés dans tout le quartier et sur les balcons des immeubles, les femmes papotent. Rien de tel aux Fougères : le centre commercial ne sert qu'au ravitaillement courant ; pour le plaisir, le commerce de luxe, ou les services rares, la population tout entière se rend à Montbéliard, le samedi, malgré les cinq kilomètres qui l'en séparent.

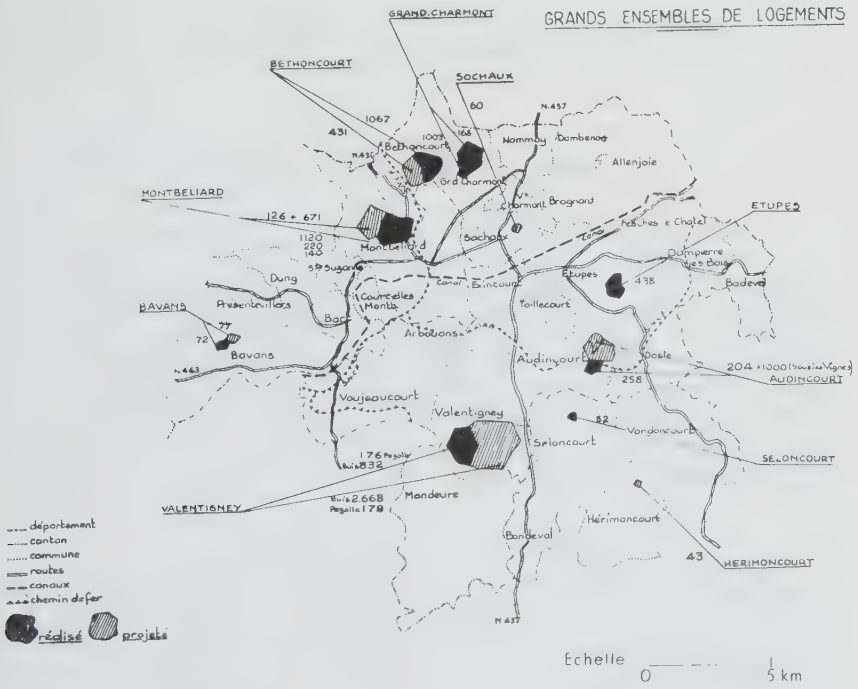
Le grand ensemble des Buis à Valentigney a un aspect plus agréable et plus achevé. Les immenses crépis de blanc sont composés d'une tour centrale de seize étages, de 17 bâtiments à cinq niveaux et deux bâtiments à sept niveaux. Un ordre très strict semble régner : pas de linges aux fenêtres, des parkings régulièrement organisés, entre les groupes d'immeubles, des pelouses et des parcs de jeux pour les enfants. Du plateau de la Ferme des Buis, la vue est magnifique sur la boucle du Doubs, Montbéliard et Sochaux. Le plus grand nombre de voitures traduit un niveau de vie plus élevé, mais aussi un plus grand degré d'éloignement du lieu de travail (Sochaux à 7 km).

Ces quartiers périurbains se développent plus ou moins intensément autour de Sochaux-Montbéliard et de Belfort. Un recensement établi d'après les fiches du Ministère de la Construction à Besançon, fait apparaître un certain nombre de directions dans l'expansion urbaine périphérique d'après le nombre de logements construits entre 1946 et 1965.

Dans la région de Montbéliard, le développement de cette zone urbaine périphérique est plus ou moins ralenti ou entravé à l'Ouest-Sud-Ouest, et assez curieusement à l'Est dans la zone au voisinage de Beaucourt. A l'Ouest, dans la vallée inférieure de la Lizaine et au confluent avec le Doubs, la vallée est étroite, et les communications avec l'Usine PEUGEOT imposent la longue et lente traversée de Montbéliard ; Sainte-Suzanne, Courcelles, Bart n'ont construit que 312 logements, encore s'agit-il le plus souvent de pavillons individuels pour les ouvriers de PEUGEOT à Bart-Voujeaucourt. Dans la zone de Bavans-Voujeaucourt, on a construit 467 logements neufs, total également médiocre et là encore pratiquement pas d'immeubles collectifs. A l'Est, la zone de Dampierre, Dasle, Fesche et Beaucourt la construction est faible (242 à Beaucourt et 311 dans le reste) car cette zone jadis très industrialisée a vu ses industries perdre de l'importance et embaucher de moins en moins de travail-

leurs. Les quartiers périphériques sont, du reste, vétustes et mornes à Dampierre, à Fesche et à Beaucourt.

Au Sud-Est, à Arbouans, Taillecourt, Audincourt, Exincourt et au Sud, à Valentigney, Mandeure, Seloncourt, Hérimoncourt, la croissance est beaucoup plus nette ; elle apparaît clairement dans le paysage sous forme de nombreux pavillons et immeubles collectifs : 4 121 logements ont été construits, et à eux seuls les nouveaux quartiers de Valentigney et d'Audincourt sont plus importants que les nouvelles constructions montbéliardaises (2 827 logements neufs de 1956 à 1965). Plusieurs raisons expliquent cette expansion : cette zone est tout d'abord plus facilement en liaison avec Sochaux, en évitant Montbéliard par Exincourt ; ensuite, la vallée du Doubs est plus large, enfin, les Aciers et Outillages Peugeot, en pleine prospérité, ont eux aussi besoin d'implanter une nouvelle main-d'œuvre autour d'Audincourt. La construction est moindre sur Hérimoncourt (154 logements) et sur Seloncourt (271), parce que ces villes détiennent des industries moins dynamiques aujourd'hui, et recrutant peu à l'extérieur de la région.



C'est à proximité immédiate des Usines Peugeot de Sochaux que les quartiers périphériques se sont le plus rapidement et le plus intensément développés : 4 678 logements neufs concentrés

surtout dans les grands ensembles périurbains isolés de Grand-Charmont (les Fougères), Béthoncourt (Champvallon) et Etupes ; mais Vieux-Charmont, Nommay, Brognard et Dambenois sont aussi concernés sous la forme surtout de petits pavillons. Le développement se fait de part et d'autre de la large vallée de la Savoureuse, sur les bas interfluves calcaires, les coteaux solides et bien égouttés, qui encadrent la vallée et qui offrent de beaux panoramas sur les Vosges et la Trouée de Belfort à leurs résidents. Cette expansion se réalise en direction du Nord, du Sud et du Sud-Est, dans un rayon de quatre à sept kilomètres autour des Usines PEUGEOT de Sochaux, et, essentiellement, entre 1963 à 1965. Depuis, on constate une stabilité très grande, un ralentissement très rapide de la construction, qui a, du reste, entraîné de nombreuses faillites dans les entreprises de bâtiments et de travaux publics.

Dans ces quartiers périphériques, PEUGEOT a favorisé la création des grands ensembles en prenant des avances sur le 1 % annuel sur les salaires et qui doit, depuis 1953, être obligatoirement consacré au logement social. Plus de 2 500 ouvriers ont pu ainsi être logés autour de l'usine, surtout parmi ceux qui habitaient à plus de vingt kilomètres. Nous avons vu, cependant, qu'il restait encore plus de 3 500 ouvriers logés à plus de 20 km, mais que ceux-ci préféraient voyager chaque jour et vivre à la campagne, où ils se sentaient indépendants. PEUGEOT est parvenu à loger tous les ouvriers qui le souhaitaient.

La demande de logement a baissé depuis 1964-1965 pour trois raisons :

1) le transfert à l'Ile Napoléon près de Mulhouse et à Vesoul des emplois d'un certain nombre d'ouvriers du Sundgau et de la bordure vosgienne explique que peu d'ouvriers éloignés demandent à être logés désormais ;

2) la concentration en grands ensembles offre des risques sociaux graves pour la Direction PEUGEOT, car il se crée, dans ces ensembles, une mentalité collective et une cohésion de classe très remarquable ; c'est pourquoi la S.A. PEUGEOT préfère favoriser la construction individuelle par des prêts, même en milieu rural (prêt à 5,5 %), car l'enracinement et l'attachement à l'usine sont plus forts, ne serait-ce que par la dette contractée ;

3) enfin, la réduction même de l'embauche à Sochaux explique le ralentissement de la construction : PEUGEOT préfère licencier en cas de crise les ouvriers à habitat éloigné de Sochaux, plutôt que ceux qui logent dans la région et pour lesquels la firme se sent de grandes responsabilités en cas de récession. Les ouvriers-paysans sont assurés au moins d'un minimum de ressources en cas de chômage.

Ces raisons expliquent un rapport étroit entre l'économie industrielle et le développement urbain, beaucoup plus grand dans la

zone urbaine de Montbéliard, dont l'urbanisation est encore fragile, que dans la zone de Belfort, où la construction de quartiers périurbains est moins rapide, mais plus progressive.

Dans la région urbaine de Belfort, 8 285 logements ont été bâtis de 1946 à 1965, essentiellement à Belfort (6 628), à Delle (880), à Danjoutin (430), à Bavilliers (344), à Valdoie (340). Le chiffre de Delle est élevé pour une ville de cette taille.

En dehors de la zone Valdoie-Bavilliers-Essert, c'est-à-dire l'Ouest et le Nord de l'aire urbaine belfortaine, l'expansion se fait mal en direction de celle de Montbéliard. Les constructions sont peu nombreuses : 115 à Châtenois, 34 à Trétudans. La seconde zone d'expansion se situe entre Bourogne et Delle (Bourogne 54, Morvillars 35, Grandvillars 45, Joncherey 100 et Delle 880). Cet essor est en relation évidente avec le développement très dynamique des usines de Delle.

Dans l'ensemble, les quartiers périurbains n'arrivent pas à déboucher sur des villes nouvelles, parce que ce sont des agglomérations en étroite dépendance des noyaux urbains anciens et des usines de Sochaux. Leur expansion est essentiellement liée à deux pôles d'impulsion : l'industrie de l'automobile et l'expansion de la ville de Belfort, centre principal d'animation.

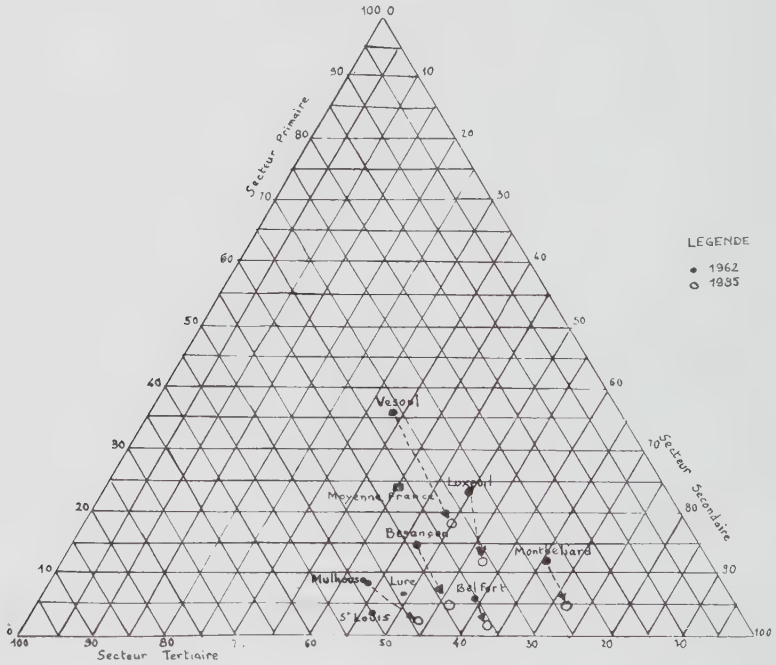
B. — Nouvelles structures socio-économiques des quartiers urbains

L'industrie, qui a été la source majeure du développement urbain, est actuellement de plus en plus rejetée vers la périphérie urbaine. Il en résulte un déclin rapide dans les fonctions industrielles des villes-centres. Ce déclin est accéléré par le manque de place pour les usines et la disparition des vieilles cités ouvrières.

1) *Déclin des fonctions industrielles et développement des fonctions tertiaires.*

Les espaces industriels actuels en ville sont condamnés à disparaître. Précocement tournées vers l'activité industrielle, les villes de la Porte d'Alsace ont un passif important de bâtiments industriels et de cités ouvrières anciennes. Les usines de la vallée du Gland à Hérimoncourt, Seloncourt et Audincourt sont entourées de cités ouvrières de la fin du XIX^e^ siècle et du début du XX^e^, maisons construites par les industriels pour leurs ouvriers, maisons assez laides ayant en général une hauteur d'un étage et quatre appartements par maison : Beaucourt, Fesche, Dampierre, Dasle forment chacune une unité autonome avec quelques magasins disposés autour d'une

place centrale ; dans le centre également, on trouve d'anciennes maisons à usage agricole avec leurs granges, leurs fenêtres étroites. Beaucoup servent à loger les ouvriers et ont été achetées par les industriels locaux.



Evolution des secteurs d'activité des centres urbains.

Audincourt est essentiellement formé, encore aujourd'hui, de cités ouvrières de six à huit logements au plus, toujours entourés de jardins dans lesquels se trouve le bûcher. Les vieilles usines sont empêtrées dans ce tissu urbain et ne peuvent songer à s'étendre. C'est le cas des Aciers et Outillages Peugeot, aussi bien que des Forges d'Audincourt. Leur expansion est stoppée ; ou bien l'usine pour s'agrandir est obligée de détruire les vieilles cités ouvrières de son pourtour. C'est ce que l'on constate au pied de la colline de la Chaux aux limites de Sochaux et de Montbéliard où, pour agrandir les Usines Peugeot, on doit raser tout un quartier entre la rue du Stade et la rue de la Première-Armée. Mais ce genre d'expansion est fort limité.

Deux quartiers occidentaux sont dans ce cas à Mulhouse : la zone entre le Canal du Rhône au Rhin et l'Ill et dans le triangle compris entre l'Ill au Sud-Est, la Gare du Nord et la voie ferrée de Strasbourg. Dans ces deux secteurs, on compte quatorze usines avec

deux vieilles cités ouvrières composées de maisons accolées à un un étage. La densité d'occupation de ces logements est très forte.

A Valdoie, dans la banlieue Nord de Belfort, l'usine de produits chimiques GAUTHIER, entourée de cités, doit essaimer vers la nouvelle zone industrielle de la Chapelle-sous-Chaux. C'est un périmètre de 24 200 m². Sur cette superficie, une nouvelle zone d'habitations pourra s'installer et l'usine, réimplantée dans une zone industrielle spécialement aménagée, pourra disposer d'espaces plus importants.

A Luxeuil, beaucoup d'usines sont situées dans le vieux centre (on en compte 18) dans des rues tortueuses d'accès mal commode. « Dans ce cadre vieillot, vivent des artisans, des ouvriers, des employés, des retraités de vieille souche : mais un double mouvement, fort classique, vide ce vieux centre : les commerçants aisés, certaines professions libérales, désertent leurs anciennes maisons sans confort pour les quartiers résidentiels périphériques de villas ; les familles nombreuses, ouvrières en particulier, quittent les logements surpeuplés du centre pour les bâtiments collectifs des nouveaux quartiers. La population est vieillie : 26 % seulement ont moins de 20 ans (contre 50 % dans les quartiers neufs), 16,50 % ont plus de 65 ans (moins de 3 % dans les nouvelles cités) » (75).

Cette situation des vieilles villes se retrouve à Mulhouse, où les vieux quartiers industriels tendent à perdre leurs usines et leur population industrielle, au profit de la banlieue immédiate. Par contre, on constate dans ces quartiers un renforcement du secteur tertiaire : commerces de détail et libres-services s'y développent.

A Montbéliard, par exemple, la zone commerciale s'étend non seulement au vieux noyau central (place Denfert, rue des Febvres, rue Cuvier et rue de Belfort), mais de plus en plus au pourtour (rue G.-Clemenceau, avenue Wilson). Le faubourg de Besançon se peuple de magasins, de même à l'Est en direction de Sochaux, l'avenue d'Helvétie, où un « Super-Ravi », vendant alimentation et vêtements, s'est installé dans une zone jusque-là industrielle à 100 %. A proximité de la vieille fabrique de meubles SCHWANDER, maintenant disparue, s'est également installé un « Super-Ravi », dans le quartier du Champ de Foire, et seules, quatre usines moyennes se maintiennent en ville proprement dite (Electricité, Mécanique Générale, Scierie, Fonderie et Tréfilerie de cuivre). La dernière, du reste, a cessé ses activités en 1968.

Cependant, dans le Pays de Montbéliard, on ne trouve pas de véritable centre commercial. « Montbéliard n'est actuellement pas de taille suffisante pour ouvrir des services à toute une région en plein essor démographique » (76). Audincourt a profité plus que

---

(75) R. CHAPUIS, « Luxeuil-les-Bains ». *Revue Géographique de l'Est*, 1967, n° 1-2, p. 226.

(76) A. BAILLY, *op. cit.*, p. 86.

Montbéliard des nouvelles créations de centres de services. La raison essentielle en est le prix moins élevé des fonds de commerce.

Le plus grand magasin indépendant de PEUGEOT, de tout le Pays de Montbéliard, est situé à Audincourt. C'est pourquoi un effort considérable est entrepris pour ouvrir le centre commercial montbéliardais au secteur tertiaire. Le nouveau quartier de la Petite Hollande, situé sur le plateau calcaire dominant au Sud la vieille ville, doit répondre aux besoins accrus provoqués par la croissance urbaine. Cette Z.U.P. à 1 km 500 du centre-ville s'étend sur 130 ha et au centre du district urbain. Elle doit recevoir la nouvelle sous-préfecture, une inspection académique, deux lycées, une gendarmerie, un bureau de travail et de main-d'œuvre, une salle de spectacles de 2 500 places, un musée, un stade de 25 000 places. Le nouvel ensemble doit disposer d'un centre commercial de 4 000 m², mais réussira-t-on à donner à Montbéliard un « indice de centralité » suffisamment élevé, selon les normes définies par W. CHRISTALLER (77) et Gabriele SCHWARTZ (78) ? La zone doit être reliée à la grande circulation par un pont enjambant le vieux Canal du Rhône au Rhin et atteignant directement le plateau et une route liée à l'autoroute de Mulhouse traversera cette Z.U.P. Cependant, le prix élevé les terrains, 8 000 francs avec viabilité, selon A. BAILLY (ce qui, dit-il, en fait une des Z.U.P. les plus chères de France !), la concurrence d'Audincourt et de tous les RAVI PEUGEOT risquent de ne pas inciter beaucoup de commerces à s'y installer. En outre, le haut prix du terrain risque d'en détourner les logements sociaux et l'urbanisation est menacée par le fait que les Usines PEUGEOT n'accroissent plus aussi massivement leurs effectifs dans la région, par suite de leur essaimage sur Mulhouse et Vesoul.

Le problème de Belfort est différent. Sans doute le prix du terrain au centre est-il beaucoup plus élevé qu'à Montbéliard (parce que les terrains dans la vieille ville sont de mauvaise qualité à Montbéliard et que l'on ne peut y construire de caves à cause des inondations). A Belfort, tous les services importants ne se dispersent pas parce que les nouveaux quartiers ne sont pas trop éloignés du centre. Il en résulte, comme à Mulhouse, un renforcement du tertiaire au cœur de l'agglomération, d'autant plus que le développement a lieu par « comblement des vides », par « bourrage interne ». Il y a peu de nouvelles créations mais un agrandissement, une modernisation des magasins particulièrement au faubourg de France.

A Belfort, la Z.U.P. des Résidences ne doit pas constituer le nouveau centre-ville comme la Z.U.P. de la Petite Hollande à Montbéliard, car Belfort a beaucoup de places disponibles à proximité du centre-ville : elle va disposer bientôt des terrains militaires autour

(77) W. CHRISTALLER, *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*, Iéna, 1933.
(78) G. SCHWARTZ, *Allgemeine Siedlungs Geographie*, Berlin, 1959 et 1961.

de la vieille ville, sur la colline de l'Arsot, sur celle de la Miotte et, au-delà de la voie ferrée, l'emplacement de la Caserne Hatry. Ces zone demeurent en réserve à moins d'un kilomètre du centre urbain. On compte installer 2 000 logements sur les terrains militaires déclassés et la rénovation du quartier de la vieille ville doit se faire par la construction de petits collectifs à la place des immeubles vétustes, qui menacent ruine.

La rénovation de la vieille ville de Belfort ne doit pas, du reste, se réduire à une opération d'assainissement. Il serait dommage de se résigner au style du petit « grand ensemble ». Ce vieux quartier présente, pour le moment, des immeubles délabrés, certains inhabités parce qu'inhabitables, d'autres habités quand même par les ouvriers pauvres et les immigrants étrangers récents (algériens surtout), la plupart manquant de l'hygiène la plus élémentaire.

Cependant, la vieille ville a des maisons qui ne manquent pas de caractère et des places pourvues de belles fontaines. Elle pourrait devenir un lieu touristique et de distraction. Il s'agit donc de concevoir une conservation de ces places ornées de fontaine et des maisons les plus caractéristiques avec des îlots de verdure et des parkings périphériques. Plus important encore est d'y développer de nouvelles structures commerciales, en rapport à la fois avec la population résidentielle et les touristes de passage (débits de boissons de prestige du type « Cave », restaurants de type « taverne », salons de thé, magasins d'antiquités, implantation également d'un artisanat d'art, de ferronnerie, de sculpture sur bois, d'ébénisterie et de travail du cuir).

Sans doute, le centre ne se trouve plus dans la vieille ville comme à Mulhouse : les rues étroites ne permettent plus un accès facile, mais ne vaut-il pas mieux un double centre ou même un triple ? un centre d'affaires axé sur le faubourg de France entre la Gare et la Savoureuse, un centre administratif et de services supérieurs (banques, assurances) entre la Savoureuse et la vieille ville, enfin à l'Est un centre touristique et de distraction, où le promeneur prend plaisir à arpenter des rues bordées de commerces de luxe et de tavernes.

Ce centre à triple spécialisation existe déjà à Mulhouse : centre commercial, avec axe orienté selon la rue du Sauvage, centre d'affaires et d'administration autour de la Société Industrielle et de la Gare, vieille ville, qui peut être prolongée par la transformation déjà amorcée des cités ouvrières du XIX^e^ siècle en quartiers de résidences pour classes moyennes, employés et fonctionnaires.

Les villes ont donc des possibilités d'extension assez larges ; mais, ces possibilités sont conditionnées par une expansion industrielle nouvelle. Or, celle-ci ne peut plus se développer « en ville », ni même dans la périphérie immédiate, sous peine d'enkystement immédiat dans les lotissements et grands ensembles.

Un nouveau développement urbain va-t-il se réaliser, autour des nouvelles zones industrielles en voie de création ? car on voit

mal les ouvriers de ces nouvelles zones accepter un déplacement quotidien de 30 km, s'ils ne sont pas attachés à leur zone d'habitat par une double activité comme les ouvriers-paysans. La création de zones industrielles périurbaines doit avoir pour corollaire immédiat la construction de logements, si les secteurs d'habitations au voisinage se révèlent insuffisants. Or, c'est le cas de Bourogne, d'Exincourt et de Chalampé où doivent s'installer les nouvelles zones industrielles.

2) *Importance nouvelle des zones industrielles.*

Le problème de l'accroissement des villes est lié à l'attirance de nouvelles industries. C'est aussi vrai pour Luxeuil, Belfort, Montbéliard que pour Mulhouse ; Belfort et Mulhouse surtout, mal remises encore des contre-coups de la crise textile et du monolithisme industriel qui s'est instauré.

Or, les industries ne viendront s'installer que dans des zones préalablement aménagées ; et celles-ci risquent, à leur tour, de devenir des « villes nouvelles », cette fois au sens plein du terme. Trois zones industrielles et portuaires sont prévues dans la Région : à Exincourt près de Sochaux, à Bourogne (à mi-chemin entre Belfort et Delle), à Ottmarsheim sur le Canal d'Alsace pour Mulhouse. Ces trois zones sont actuellement relativement isolées des lieux d'habitation. Deux autres zones sont prévues à proximité de Belfort (Danjoutin) et de Mulhouse (Ile Napoléon).

La zone de Bourogne est d'une superficie voisine de 100 ha ; elle est située à proximité du Canal du Rhône au Rhin et de la voie ferrée Paris-Berne par Delémont. Depuis décembre 1965, huit hectares sont déjà vendus à des industriels suisses.

Il est prévu également une zone industrielle de 40 ha à Montbéliard, aux limites d'Exincourt, sur les vastes domaines des fermes du Pézol et des Gouttes, près du Canal du Rhône au Rhin ; mais surtout une grande zone industrielle à Exincourt-Etupes, près du futur port du canal à grande section sur une superficie de 250 ha, constitue déjà une Z.I.A.D. (79).

On assiste déjà, à une extension des agglomérations vers la large gouttière empruntée par le Canal du Rhône au Rhin (croissance de Morvillars, de Grandvillards, de Joncherey). Les zones industrielles de Danjoutin et de l'Ile Napoléon se placent dans le cadre d'une rénovation urbaine à partir de nouvelles implantations d'usines. A Danjoutin, la zone industrielle s'étend sur 11 ha à proximité immédiate de la voie ferrée Belfort-Montbéliard-Besançon sur un terrain plat à 360 m d'altitude, à l'abri des inondations de la Savoureuse. Pour loger le personnel, une Z.U.P. de 1 600 logements doit s'édifier. La population de Danjoutin, jusque-là stable (3 071

(79) Z.I.A.D. : Zone Industrielle d'Aménagement Différé.

habitants en 1936, 3 257 en 1962) est appelée à tripler d'ici 1970, d'autant plus qu'en bordure de ce nouveau quartier va passer l'autoroute. L'Ile Napoléon, à l'Est de Mulhouse, dispose maintenant de deux zones industrielles. Celle de l'Est a une superficie de 230 ha, celle de l'Ouest, moins grande, parce que gênée par la poussée urbaine, comprend 144 ha. La zone de l'Est étant celle où s'est implanté Peugeot, la zone Ouest a déjà accueilli plusieurs entreprises dont Photocolor (100 salariés) et l'Imprimerie Rencontre de Lausanne qui achève son installation en collaboration avec une imprimerie mulhousienne. Le petit village de l'Ile Napoléon se trouve englobé dans ces zones et les lotissements se développent très vite.

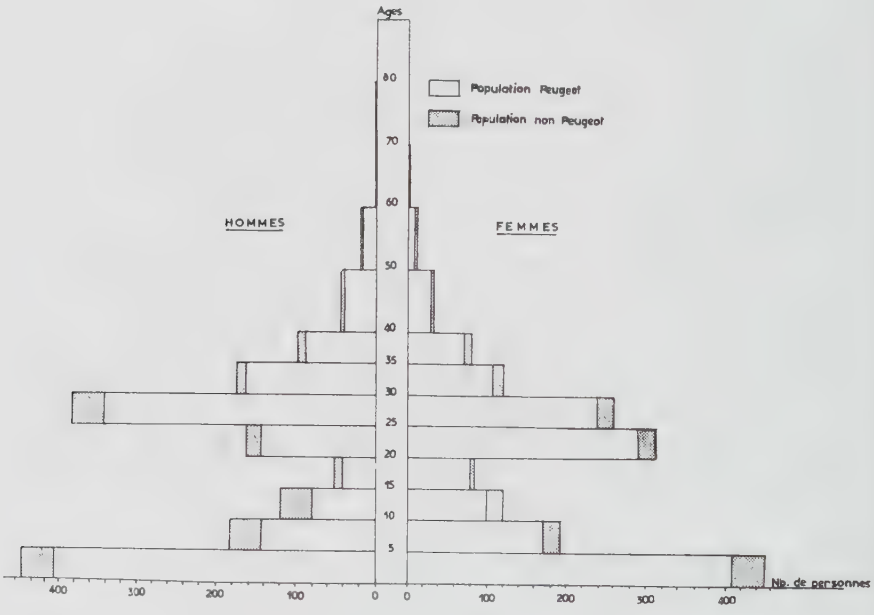
Selon les calculs du Groupe de Travail Régional de la Chambre de Commerce de Mulhouse en 1964, les 1 000 ha de la zone portuaire et industrielle de Mulhouse-Ottmarsheim-Chalampé peuvent employer 25 000 salariés dans 15 à 20 ans, ce qui avec les 374 ha des zones industrielles de l'Ile Napoléon amènera dans le groupement d'urbanisme Mulhouse-Rhin 75 000 habitants nouveaux, si l'on estime qu'une personne active en fait vivre deux autres. On est fondé à considérer que les zones portuaires et industrielles vont être des foyers urbains nouveaux en liaison avec l'expansion industrielle, que doit amener le canal à grande section Mer du Nord-Méditerranée. La tendance est déjà nette de rapprocher les zones d'habitations de la proximité de ces nouvelles zones industrielles ; mais cette poussée urbaine, hors des limites des villes actuelles, pose des problèmes d'adaptation à un nouveau genre de vie, inconnu jusqu'à la dernière décennie dans la région : celui des grands ensembles périurbains.

3) *Les habitants et leurs nouvelles conditions de vie dans les grands ensembles.*

Les habitants des grands ensembles sont pour la plupart des immigrants d'origine rurale. A Grand-Charmont (Fougères et Grand Giboulon), le Doubs a fourni près de la moitié des arrivants (48 %), la Haute-Saône (14 %), le Territoire de Belfort (6 %), les Vosges (5,5 %). 7 % sont venus de l'Algérie ou de l'Etranger. 35 % de ces immigrants résidaient auparavant à plus de 50 km de Grand-Charmont. Au contraire, 23,7 % sont venus de moins de 5 km (Montbéliard ou Audincourt). Ces chiffres montrent que beaucoup d'habitants sont venus de la région de la Porte d'Alsace attirés par l'essor récent des Usines Peugeot (68 % des hommes et seulement 6,7 % des femmes travaillent à Sochaux).

Aux Résidences (Belfort), le tiers des habitants sont originaires de Belfort et du Territoire, ce qui montre un surpeuplement grave du centre auparavant ; et ce qui montre également, que « la population a été en partie attirée à Belfort avant la création de ce quartier sans doute au moment du développement de l'Alsthom et de la

période de prospérité de l'industrie textile après-guerre » (80). La Haute-Saône est représentée par 15 % des habitants, 12 % les Vosges, 5 % le Doubs et 10 % le Haut-Rhin. Par contre, peu de résidents viennent d'autres régions de France, ce qui tend à démontrer que la région ne semble pas attirer la main-d'œuvre extérieure à l'Est de la France. Le chiffre de 7 % d'étrangers relevé aux Fougères et au Grand Giboulon se retrouve aux Résidences, dont 3 % d'origine algérienne et 2,5 % d'origine italienne.



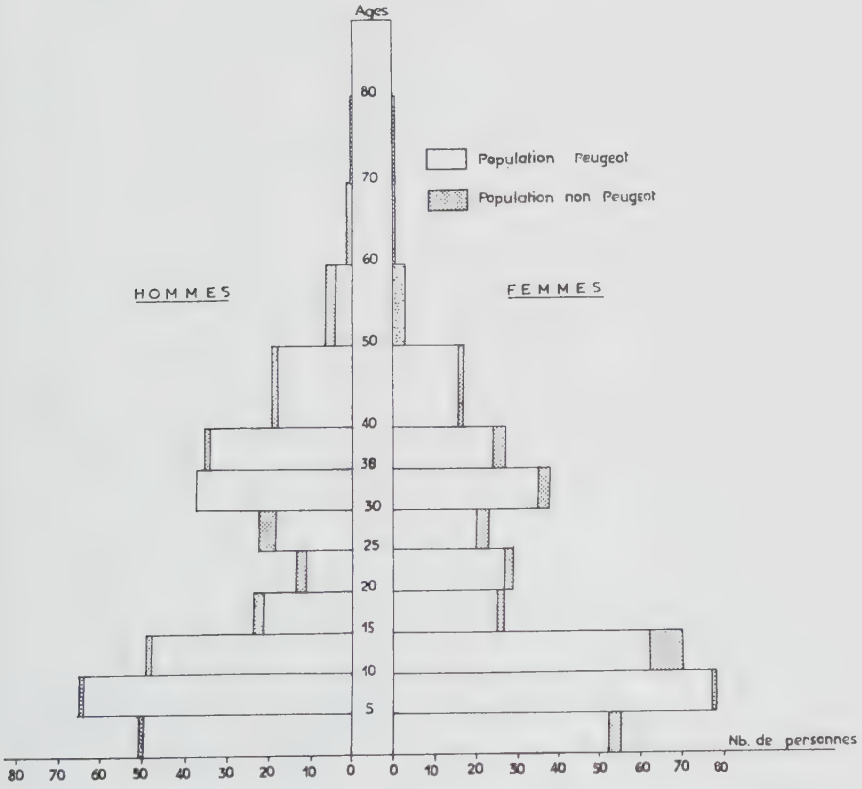
Pyramide du Grand Ensemble des Fougères (Grand-Charmont), 1962.

Source : S.A. PEUGEOT.

Les habitants de ces grands ensembles sont formés surtout de jeunes. Il n'y a que très peu de personnes âgées. On trouve beaucoup plus de jeunes ménages aux Fougères qu'au Grand Giboulon et aux Résidences (31 % de 20 à 29 ans contre 12 %, 14 % de 30 à 39 ans contre 17 %). Aux Fougères, le nombre d'enfants en bas âge est considérable, parce que les jeunes ménages sont en majorité. Au Grand Giboulon la population a déjà « vieilli ». Aux Résidences de Belfort, la population est moins jeune parce qu'il s'agit de mal

(80) A. Bailly, *op. cit.*, p. 72, et d'après les fiches établies par les assistantes sociales de l'Usine Peugeot, en ce qui concerne les Fougères et le Grand-Giboulon.

logés venant du centre-ville, attirés par le confort des logements neufs. Ce sont donc les quartiers périurbains les plus isolés et surtout autour de Sochaux, qui ont les éléments les plus jeunes. Selon A. Bailly le nombre de personnes d'âge supérieur à 50 ans est de 6 % aux Résidences, de 4 % au Grand Giboulon et seulement 3 % aux Fougères. Le pourcentage des Buis à Valentigney est identique, d'après enquête personnelle, à celui des Fougères. Les grands ensembles ont des pyramides très élargies à la base et très effilées au sommet. Ils ont, d'autre part, une population féminine et masculine égale mais, tandis que la moyenne d'âge des maris est de 35 ans, celle de leurs femmes est de 25 ans.



Pyramide du Grand Ensemble du Grand Giboulon (Grand-Charmont). 1962.
Source : S.A. PEUGEOT.

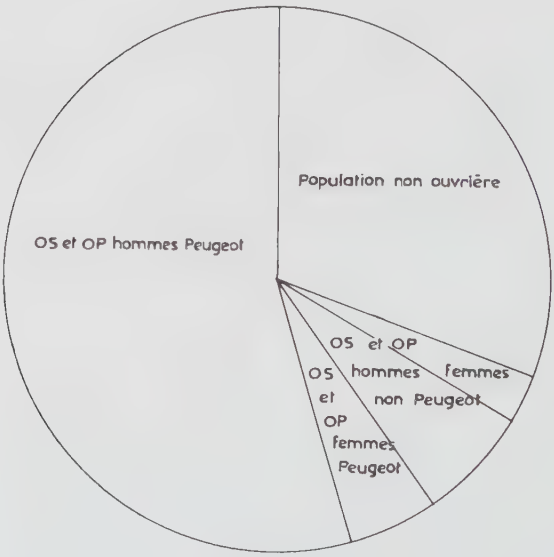
Si l'on examine, maintenant, le nombre d'enfants par familles, la moyenne est de 4,8 personnes par famille au Grand Giboulon, 3,3 aux Fougères, 4,5 aux Résidences. Sauf aux Fougères, la propor-

tion est un peu plus forte que la moyenne française 4,4 (moyennes de 1966), mais aux Fougères et aux Buis de Valentigney, « les familles sont en pleine évolution et ces chiffres d'ici deux ans risquent d'être bouleversés » (81). Aux Fougères, on compte peu de

GRANDS ENSEMBLES DE GRAND CHARMONT (DOUBS)
Population active totale par qualification en 1962 _ SOURCE S.A. PEUGEOT.

Sur 1730 personnes travaillant il y a :

97	hommes Peugeot OS et OP, soit :	55,1 %
9 78 (1)	femmes Peugeot OS et OP, soit :	5 %
107	hommes non Peugeot OS et OP soit :	6,3 %
58 (2)	femmes non Peugeot OS et OP soit :	3,6 %
1227	OS et OP au total soit :	70 % de la population active



(1) Y compris les agents d'hygiène et les travailleuses à domicile
(2) Y compris les gents de maison

(81) A. Bailly, *op. cit.*, p. 70.

familles nombreuses : la majorité des foyers a un ou deux enfants ; ce qui démontre une fois de plus la jeunesse de ce quartier. La plupart des ouvriers, qui résident aux Fougères ou au Grand Giboulon, se sont mariés souvent après avoir vécu quelque temps dans des foyers de célibataires et s'être solidement installés aux Usines Peugeot. Aux Fougères, le taux de natalité est supérieur à 65 ‰ ; mais ce taux paraît considérable uniquement parce que toutes les mères sont de jeunes femmes. Par contre, comme le taux de mortalité, dans tous ces quartiers, est très faible, le croît naturel est très supérieur à la moyenne régionale et à la moyenne nationale (60 ‰ aux Fougères). La densité ne cesse de s'accroître.

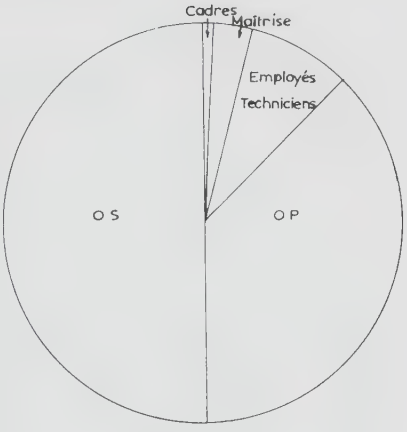
GRANDS ENSEMBLES DE GRAND CHARMONT [DOUBS]

Population active Peugeot en 1962 – SOURCE S.A. PEUGEOT.

La population totale Peugeot est de 1308 personnes dont :

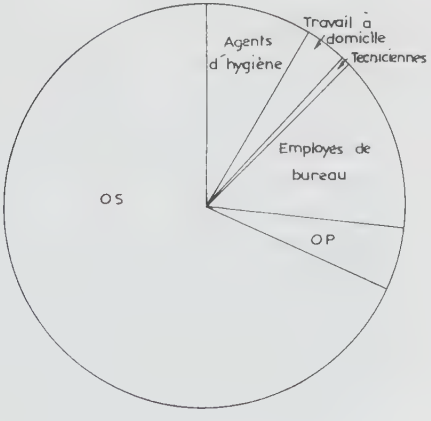
1187 hommes soit 90,7 %

121 femmes soit 9,3 %



HOMMES

O.S.	607	=	51,1 %
O.P.	358	=	30,1 %
Employés Techniciens	132	=	11,1 %
Maîtrise	87	=	7,4 %
Cadres	3	=	0,3 %



FEMMES

Agents d'hygiène	11	=	,9 %
Travail à domicile	3	=	2,5 %
O S	80	=	66,1 %
O P	3	=	2,5 %
Employées de bureau	23	=	19,1 %
Techniciennes	1	=	0,8 %

Quelles sont maintenant les catégories professionnelles auxquelles appartiennent les habitants des Grands Ensembles ? Là encore, l'enquête minutieuse de A. Bailly fournit des renseignements précieux. On constate d'abord un grand déséquilibre entre l'emploi masculin et l'emploi féminin. Aux Fougères, 79 % de la population masculine âgée de plus de 18 ans est active, contre 14 % seulement de femmes. Au Grand Giboulon 80 % des hommes, 10 % des femmes. Aux Résidences, 78 % d'hommes, 20 % de femmes (moyenne des femmes travaillant en France 35 %. Le sous-emploi féminin est donc considérable.

Aux Fougères et aux Buis, 75 % de la population active est employée à la S.A. Peugeot de Sochaux. Au Grand Giboulon, 78 %. Les trois quarts de la population vivent aux Usines Peugeot. Aux Fougères, 55,1 % des hommes sont O.S. et O.P. La population est à 70 % ouvrière. Les employés et techniciens forment 20 % de la population active. On trouve très peu de cadres moyens (5 %) et aucun cadre supérieur. Ces derniers vivent dans des lotissements qui leur sont réservés à proximité de Montbéliard, spécialement sur le plateau des Grands Jardins.

Au Grand Giboulon, les O.S. et O.P. sont environ 60 %, mais les techniciens et contremaîtres sont plus nombreux : 30 %, sans doute, parce que le quartier est plus ancien, selon A. Bailly, et les habitants ont eu le temps de se spécialiser et de monter en grade. Il y a 9 % de cadres, mais la grande majorité de ceux-ci logent dans les pavillons individuels (82).

Aux Résidences de Belfort, O.S. et O.P. représentent 40 %, mais le taux d'ouvriers est très élevé dans les immeubles H.L.M., alors que dans les logements en copropriété il est faible ; l'on y trouve, par contre, 40 % d'employés, de contremaître et de techniciens, dont beaucoup travaillent à l'Alsthom. La proportion des cadres et hauts fonctionnaires est également plus élevée que dans la périphérie montbéliardaise : ces cadres sont logés dans les immeubles de plus haut standing en copropriété. Il existe à Belfort un contexte socio-professionnel bien différent de celui de l'agglomération de Montbéliard.

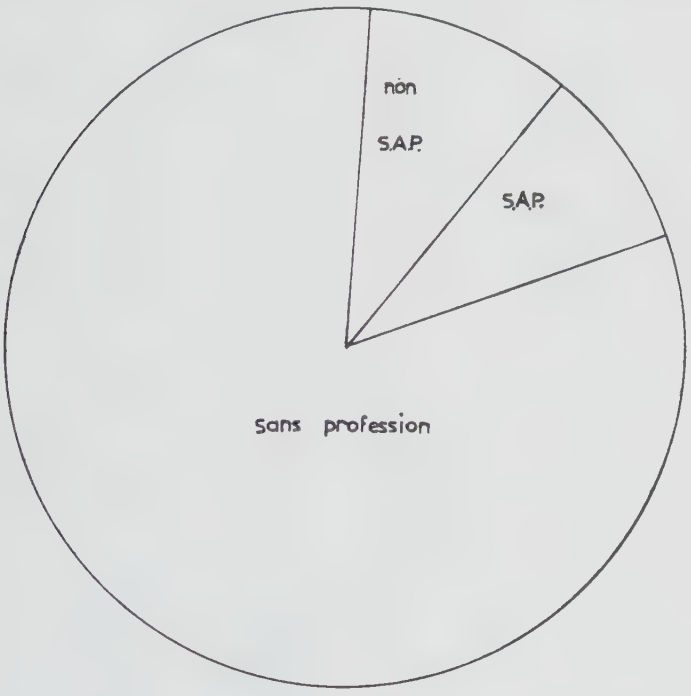
La ségrégation n'existe pas fortement aux Résidences, mais elle est très forte aux Fougères, à Champvallon, au Grand Giboulon, aux Buis, à la Chiffogne au N.O. de Montbéliard. Il n'y a pas de « mélange social » dans ces quartiers : les cadres ne vivent que très peu avec les ouvriers et préfèrent habiter des villas ou immeubles différents, si bien que le clivage social est beaucoup plus fort dans les Grands Ensembles nouveaux que dans les villes-centres et les lotissements plus anciens.

Ce clivage social là encore se marque aussi dans l'importance énorme des logements en location, sauf aux Résidences, où 35 %

(82) A. Bailly, *op. cit.*, p. 74.

des occupants sont copropriétaires (83). Dans les Grands Ensembles périurbains du District de Montbéliard, la proportion des locataires est de l'ordre de 85 % ! Les copropriétaires habitent des pavillons au pied des tours, et des immeubles collectifs aux Fougères et au Grand Giboulon. Ce fort pourcentage de locataires résulte des facilités accordées aux ouvriers employés à la S.A. Peugeot. Un facteur

Part des femmes salariées dans la population féminine totale des « Fougères ».



Grands Ensembles de Grand-Charmont (Doubs).
Activité ou non activité des conjointes Peugeot en 1962.

Source : S.A. PEUGEOT.

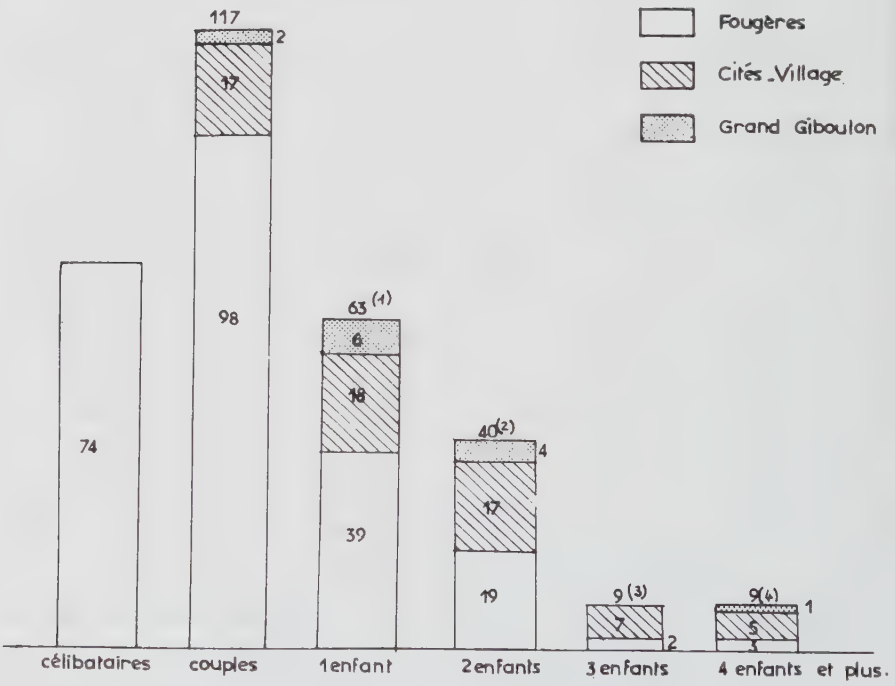
Sans profession	: 935	= 82	%
Employées à la S.A. PEUGEOT	: 98	= 8,6	%
Employées à l'extérieur	: 108	= 9,4	%

psychologique important joue aussi : les ouvriers, venus à contre-cœur dans ces Grands Ensembles, ne veulent posséder que des pavillons individuels éloignés des grands ensembles et, générale-

(83) Location aux Fougères : 85 % ; au Grand-Giboulon : 88 % ; aux Résidences : 64 %.

ment en milieu rural, sur les routes d'accès à Sochaux. Nous avons déjà constaté ce phénomène d'emprise citadine et ses conséquences sur le plan agraire. La Société Peugeot offre des facilités de crédit à son personnel pour acheter des terrains et bâtir un pavillon. Il est bien évident que ce personnel ne cherche pas à loger en copropriété près des grands ensembles. Au contraire, à Belfort et à Montbéliard, où les prix au m² de terrain sont pourtant très élevés, l'accession à la copropriété est plus développée (Chiffogne à Montbéliard, Résidences à Belfort). La ségrégation sociale est ainsi renforcée dans les Grands Ensembles du District urbain de Montbéliard.

Activité des femmes suivant le nombre d'enfants à charge, 1962.
Source : S.A. PEUGEOT.



(1) Six mères seules avec 1 enfant (4 aux Fougères, 2 au village).
(2) trois mères seules avec 2 enfants (2 aux Fougères, 1 au village).
(3) Une mère seule avec 3 enfants (aux Fougères).
(4) Une mère veuve avec 6 enfants. Travail à domicile.

L'uniformité est d'autant plus grande que des quartiers comme les Fougères, Champvallon, les Buis ont été prévus en F_2 et F_3 pour recevoir de jeunes ménages. Par contre, « le nombre des F_4 au

Grand Giboulon est de 42 %. Celui des F_5 aux Résidences correspond aux besoins de familles de cinq à six personnes » (84). Mais le pourcentage de logements pour familles nombreuses est assez faible. Aussi s'entassent-elles souvent encore dans les logements vétustes des centres-villes, ce qui explique leur coefficient élevé d'occupation. Cependant, au Grand Giboulon, 7 % des logements sont des villas convenant aux grandes familles et 15 % à la Chiffogne. La taille moyenne des logements est donc dans l'ensemble proportionnelle à celle des familles et le chiffre de 3,3 personnes aux Fougères correspond au chiffre moyen d'occupation des logements neufs des villes françaises de plus de 50 000 habitants. Aux Fougères, on estime que 54 % des familles sont à l'étroit et 69 % au Grand Giboulon, d'après les évaluations de A. Bailly. Donc, ces logements ont reçu, non seulement une population de même catégorie sociale, de même moyenne d'âge, mais aussi connaissant les mêmes problèmes de surpeuplement dans les F_3 et F_4. Pour les familles nombreuses, l'exiguïté de ces logements est grave et il ne peut y avoir de solution possible, car des locataires ne peuvent se permettre le versement de loyers plus élevés pour des appartements plus grands. Alors, l'on entasse les enfants à trois ou quatre par chambre dans des lits à étage. Dans de petits logements, on ne peut trouver que de petites ou moyennes familles. Lorsque le nombre d'enfants est élevé, les familles doivent quitter le quartier. Il ne peut donc en résulter qu'une baisse potentielle de la natalité. Il n'y a pas assez de grands logements (F_5 et F_6) et beaucoup trop de petits. Les responsables de la construction ont voulu loger au minimum. Ainsi, dans un immeuble de Béthoncourt, formé de 15 logements F_5, il y a 135 enfants, soit le chiffre effarant de 9 enfants en moyenne par famille ! Cette densité d'occupation est comparable à celle de certaines cités d'urgence.

Malgré ces conditions, la mobilité des habitants n'est pas élevée : aux Fougères, la mobilité moyenne est d'environ 10 % par an. « Il s'agit de gens qui ont trouvé un logement de taille supérieure ou qui viennent de se faire construire un pavillon. Les habitants bien logés dans les quartiers proches du centre-ville veulent y rester » (85). Beaucoup d'habitants des grands ensembles doivent bon gré mal gré s'y acclimater, mais d'autres sollicitent des prêts à la construction de la part de la S.A. Peugeot (86). Certains n'hésitent pas à s'endetter pour construire et sont toujours volontaires pour les heures supplémentaires ou menus travaux annexes.

Les conditions de vie sont plus difficiles dans les grands ensembles périurbains qu'urbains. Aux Résidences, en 1965, 65 % des habitants possédaient leur voiture particulière, aux Fougères, où

(84) A. Bailly, *op. cit.*, p. 76.
(85) A. Bailly, *op. cit.*, p. 80.
(86) D'après enquête personnelle, fichier du personnel de la S.I.C.A.P.

pourtant l'immense majorité travaille chez PEUGEOT, 44 % seulement ; car, il s'agit là de jeunes ménages, déjà souvent endettés par l'achat à crédit de la machine à laver, de la cuisinière et du réfrigérateur. Beaucoup emploient donc les transports en commun. Les Fougères sont situées à plus de quatre kilomètres du centre de Montbéliard. Or, il n'y a que quatre allers et retours par jour d'autocars vers Montbéliard, dont deux avec une correspondance pour Belfort. Ceci revient à dire que les habitants des Grands Ensembles, qui n'ont pas de voitures, vivent dans des conditions pénibles d'isolement et ne peuvent jamais sortir le soir. D'autre part, il n'existait ni taxis, ni ambulances dans ces quartiers en 1967 !

Obligés de rester malgré eux dans leurs quartiers, les habitants des grands ensembles périurbains sont réduits à vivre en vase clos. Les relations ont lieu, soit entre voisins pour les ouvriers, soit entre collègues pour les cadres, mais surtout avec la famille, qui vit hors du Pays de Montbéliard. Les habitants ont le sentiment déprimant d'une vie isolée à l'écart du contexte urbain. Alors que le quartier des Résidences est relativement bien intégré à la vie belfortaine, les grands ensembles du District urbain de Montbéliard ont peu de liens avec la ville de Montbéliard. Or, les activités de service dans les grands ensembles sont encore très insuffisants, en dehors des « centres commerciaux » avec « Dock », « Suma », « Ravi ». Le refus délibéré de cafés y supprime toute vie dès 19 h. C'est ce problème des insuffisances graves de l'armature urbaine régionale que nous allons maintenant étudier.

CHAPITRE II

L'INADAPTATION RELATIVE DE L'ARMATURE URBAINE

La croissance urbaine liée à la croissance industrielle a été tellement rapide que les équipements des nouveaux quartiers n'ont pas toujours accompagné cet essor. Le développement de l'armature urbaine n'a pas suivi celui des logements. On s'est soucié de loger en hâte une population qui affluait spécialement pour les besoins des usines Peugeot, mais aucun plan d'ensemble n'a présidé à ces constructions standardisées ; les promoteurs ont dû lutter pour imposer aux municipalités des anciens villages l'entretien et l'organisation urbaine des grands ensembles qui sont littéralement surimposés à côté des centres ruraux. L'exemple de Béthoncourt, au Nord de Montbéliard, est significatif à cet égard : voilà une commune qui n'était qu'un modeste village en 1955, les charges financières nouvelles dues à l'équipement du Grand Ensemble de Champvallon (dépenses scolaires, sportives, de voirie, cimetière), endettent la commune. La fermeture des filatures de la Lizaine aggrave encore la situation financière. Pour cette simple commune-dortoir désormais, le produit de la taxe locale est faible, puisque des Ravi, Docks ou Suma n'ont pas leur siège social dans la commune (donc ne paient pas leurs impôts à la commune) et que, par ailleurs, l'activité commerciale est très faible.

La situation financière d'une telle « bourgade-champignon » est donc critique : les anciens habitants, ceux du village, sont très mécontents de ces charges nouvelles qui pèsent sur eux et les nouveaux estiment avec raison insuffisants les équipements de service. Ce problème d'équipements ne peut être résolu qu'à l'échelon du District urbain du Pays de Montbéliard. Pour l'instant, c'est le C.R.L. (87) qui finance l'entretien de Champvallon, mais il fait pression sur la municipalité pour qu'elle en prenne la charge sous la menace (très électorale) d'une augmentation des loyers. Les grands ensembles apportent ainsi un bouleversement important dans cette région semi-rurale qui ne dispose pas d'une armature suffisante pour bien les accueillir. « Dans certains petits villages, le minimum

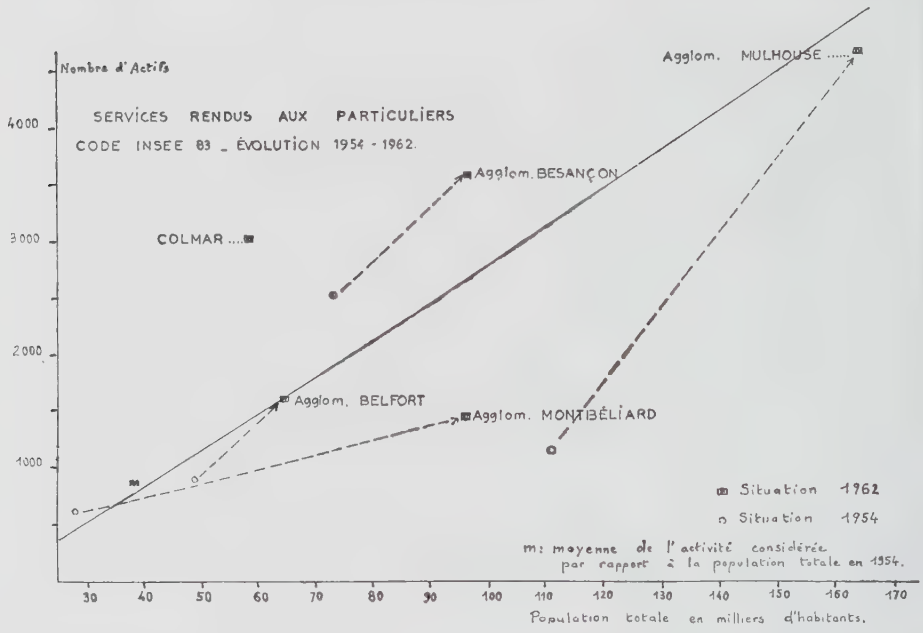
(87) C.R.L. : Comptoir Régional du Logement en grande partie financé (90 %) par la S.A. Peugeot.

de services nécessaires pour installer la population dans des conditions normales n'existe pas » (88).

Il importe donc de faire l'inventaire de ces services nécessaires et de constater les carences.

A. — Insuffisance des équipements commerciaux et bancaires

Dans cette région de Belfort, Montbéliard, comptant 160 000 habitants, on trouve des services qui suffiraient à peine à une popu-

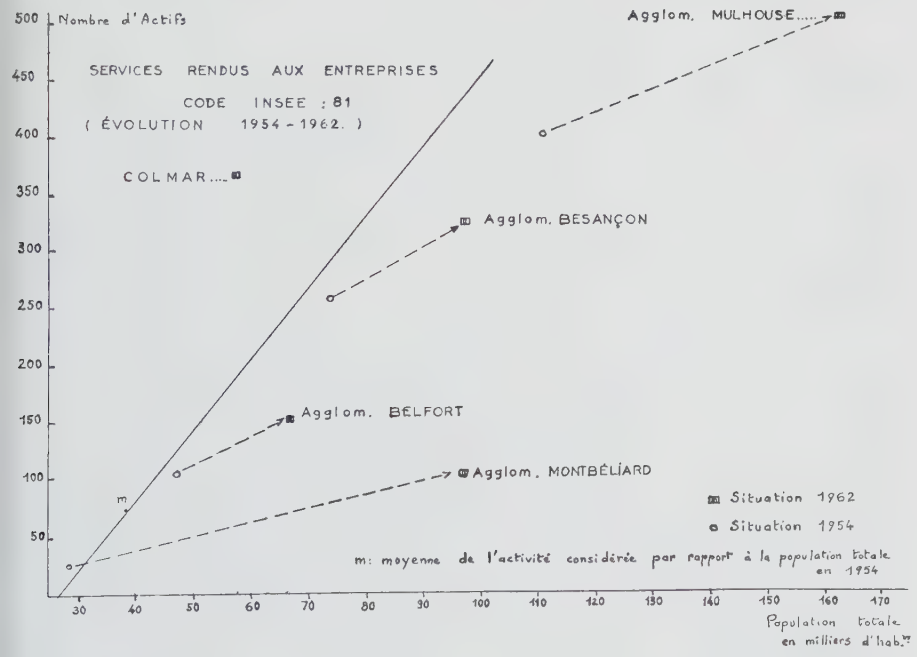


lation de 50 000 habitants ! Mulhouse sur ce plan est mieux pourvue. Pour être objectif, il faut dire que la croissance industrielle rapide du Pays de Montbéliard a attiré dans la zone industrielle des populations rurales qui n'ont pas eu le temps de changer de genre de vie. La population ne profite pas de toutes les possibilités qui lui sont offertes. Les foyers de jeunes travailleurs célibataires sont vides en grande partie. Les cinémas sont assez peu fréquentés. Chacun reste dans son quartier et ne se soucie pas d'en sortir, sauf pour faire du « lèche-vitrine » le samedi dans les rues commerçantes de Montbéliard et de Belfort. Le travail à l'usine et l'entretien du jardin sont les seuls soucis. La distraction essentielle demeure le bal du samedi soir. Le théâtre, les conférences sont négligés, malgré de

(88) A. Bailly, *op. cit.*, p. 91.

très louables efforts et l'existence de belles salles de conférences à l'Ecole Nationale d'Ingénieurs de Belfort et au C.I.P.E.S. d'Exincourt. Réussir à réunir plus de cinq cents personnes dans une salle est une prouesse.

Aussi les cadres se sentent-ils parfois en exil dans cette région et il est urgent, pour sa vitalité même, d'accroître les services et les distractions. Les habitants se déplacent peu et le pourcentage de téléviseurs est des plus élevés, surtout dans les H.L.M. et grands ensembles. Même les familles nombreuses qui ne prennent pas de vacances possèdent la télévision, achetée avec des crédits à plus ou moins long terme. On constate que les magasins d'électro-ménager et de télévision sont très nombreux à Belfort, comme à Montbéliard et à Mulhouse. La télévision et le bricolage sont les seules évasions de la masse des habitants, dont la culture est très sommaire et les goûts peu exigeants. Mais ceci démontre une mentalité encore rurale



chez les adultes issus des campagnes environnantes. Il commence à ne pas en être de même pour les jeunes adolescents qui éprouvent plus de besoin de distraction et de services autres qu'alimentaires et ménagers. L'équipement actuel est-il capable de les satisfaire ?

1) *Les structures renouvelées des commerces de gros et de détail et l'évolution des équipements commerciaux.*

Paul Claval (89), grâce à l'analyse des implantations commerciales récentes et aussi des cessations d'activité, a montré pour l'agglomération montbéliardaise les tendances de l'évolution commerciale entre 1957 et 1964 et nous avons mené une enquête parallèle dans le Territoire de Belfort avec une étude des équipements commerciaux. Il apparaît bien, en effet, que « les mouvements de fonds de commerce d'alimentation ont été importants dans la zone en croissance urbaine rapide », c'est-à-dire la périphérie urbaine immédiate et plus, du reste, dans la zone de Montbéliard que dans celle de Belfort. A la périphérie, les petits commerces d'alimentation, établis dans les villages et les bourgs, cèdent lentement la place aux libres-services et supermarchés. Dans les quartiers urbains, comme la Chiffogne à Montbéliard, on s'est mis à installer de petits centres commerciaux au rez-de-chaussée des immeubles. Mais les plus petits lotissements ne possèdent pas de services propres et doivent aller s'approvisionner dans l'ancien noyau urbain, où la boutique est encore reine.

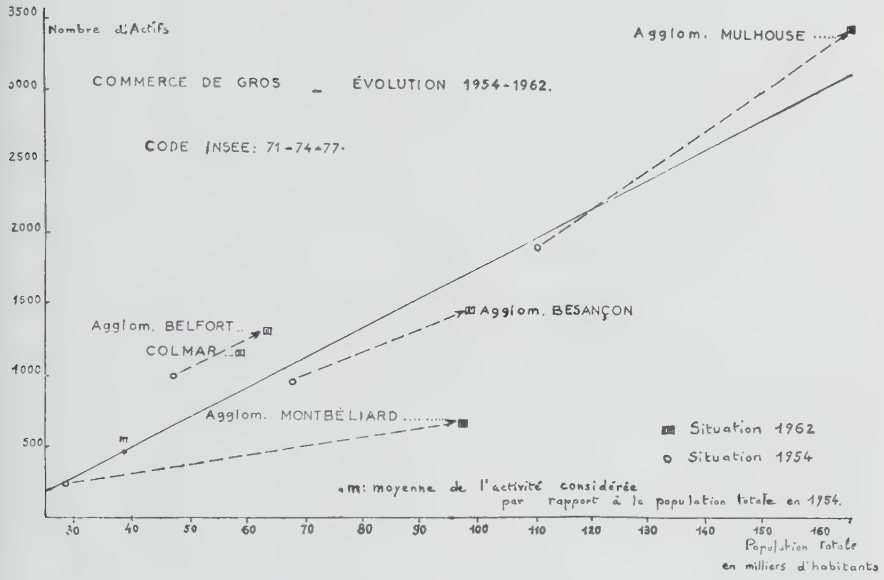
Les commerces s'installent aussi dans les nouveaux centres commerciaux des quartiers périurbains : il s'agit presque exclusivemnt de commerces d'ameublement, d'appareils électro-ménagers, de radio et de télévision. Les commerces d'alimentation ont presque disparu ; dans les grands ensembles, ils sont remplacés par les Supermarchés, Ravi, Docks, etc. Plus de quarante commerces alimentaires ont disparu dans le District urbain de Montbéliard, vingt libres-services et supermarchés ont été créés durant la même période 1957-1964 ! Le libre-service a supprimé la poésie de la boutique de quartier » (90).

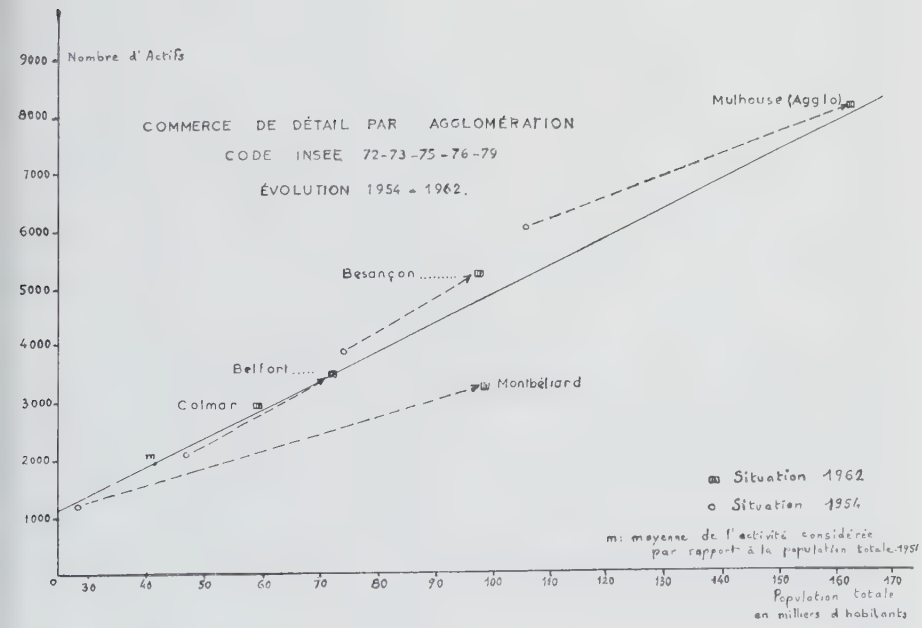
Les Ravi offrent à des conditions très avantageuses tous les articles de consommation courante et la plupart des objets de consommation durable. C'est là une révolution commerciale considérable. Le Ravi de Sochaux, avec sa série de succursales dans tous les grands ensembles, organisme commercial financé à 100 % par Peugeot, a créé une forme de commerce communautaire unique en son genre. Les grands magasins recherchent de l'espace, des parkings et des relations faciles : on en trouve à Mandeure, à Bavans, à Exincourt, à Etupes, à Dasle, aux Résidences à Belfort et aussi dans les grands ensembles périurbains aux Fougères, aux Buis, à Champvallon.

Les structures commerciales sont donc perturbées par la croissance industrielle. On assiste déjà à une concentration, non seulement dans le domaine des commerces alimentaires, mais aussi dans

(89) P. Claval, « Croissance de l'agglomération montbéliardaise ». *Revue Géographique de l'Est*, 1965, n° 4, carte pp. 454-455.

(90) A. Bailly, *op. cit.*, p. 85.





Comparaison entre les commerces de gros et de détail.

les domaines de l'habillement, de la chaussure, de la confection, du meuble. Les magasins à succursales multiples se maintiennent et se développent pendant que disparaissent les épiceries fines, les lingeries, les merceries-bonneteries. Sauf dans les grands ensembles, la localisation géographique des zones de commerce n'est pas modifiée, mais les structures sont plus concentrées depuis 1960. Si l'on examine la carte des aires d'attraction commerciale pour les commerces alimentaires du Pays de Montbéliard, on s'aperçoit que chaque centre urbain constitue un ensemble à peu près autonome et même chaque noyau de peuplement est également autonome sur ce plan, par rapport aux villes-centres.

A Belfort, cependant, « l'effet régulateur » sur les prix n'existant pas du fait de l'absence de Ravi, beaucoup de résidents des Grands Ensembles vont encore effectuer leurs achats dans le centre-ville ; mais là aussi les grands magasins et le Monoprix de la place Corbis monopolisent une grande part de la clientèle populaire. D'après le listing de la Chambre de Commerce de Belfort, les Grands Magasins Bumsel et les Nouvelles Galeries emploient plus de deux cents personnes et un autre grand magasin groupe plus de 150 employés. Le Suma des Résidences occupe entre 50 et 100 personnes comme le Monoprix, de même l'Alimentation Générale-Poissonnerie des Résidences. Il existe un développement parallèle de deux zones de grands magasins de détail : au faubourg de France et centre-ville, d'une part, au grand ensemble des Résidences, d'autre part. La plupart des commerces moyens, par ailleurs, occupant entre 20 et 50 personnes, sont au centre-ville dans le périmètre entre la Gare, le faubourg des Ancêtres, au Nord, la Savoureuse et le faubourg de Montbéliard au Sud (grandes boucheries-charcuteries, magasins télévision-électro-ménager, de combustibles-fuel, de confection, d'électricité générale, de quincaillerie, ainsi que grossistes en fruits et légumes et concessionnaires de marques d'automobiles). Enfin, on compte une vingtaine de commerces employant de 10 à 14 personnes (meubles-ameublement, commerce de chaussures, boucheries, boulangeries-pâtisseries, magasins de vêtements, radio-télévision). Les commerces, employant moins de dix personnes sont, proportionnellement à la population, plus nombreux qu'à Montbéliard essentiellement selon les deux axes commerçants : Ouest-Est (faubourg de France, place Corbis, boulevard Carnot) et Nord-Sud (avenu Jean-Jaurès, faubourg des Ancêtres, faubourg de Montbéliard). Les « boutiques » de commerce de détail sont, cependant, en diminution de près de moitié, depuis l'après-guerre. Un Suma s'est même installé au cœur de l'avenue Jean-Jaurès (entre rue du Haut-Rhin et rue Albert-Thomas), portant un coup funeste à de petites boutiques. Le commerce de détail souffre aussi de l'importance des Coopératives d'Usines (Alsthom et Bull) ; mais, cette concurrence est sans commune mesure avec celle des Ravi du District urbain de Montbéliard.

Hors de la zone industrielle et urbaine de Belfort-Montbéliard, il est intéressant de comparer les structures commerciales d'une ville de Haute-Saône : Lure et d'une autre métropole industrielle : Mulhouse.

A Lure (91), deux grandes artères jouent un rôle commercial. La Grande-Rue (appelée rue de la République) et la rue de la Gare. Une autre artère commence à jouer un rôle plus attractif, la rue Carnot, depuis l'ouverture d'un Supermarché. Le centre commercial s'étale sur environ 1 km. Cette distance, comme à Belfort, toutes proportions gardées, est beaucoup trop longue pour une ville de 6 000 habitants. On trouvait au total en 1965, 111 commerces (11 boulangeries-pâtisseries, 10 boucheries-charcuteries, 26 épiceries, fruits et légumes, poissonnerie, 4 drogueries, 6 tabacs-journaux, 23 magasins de confection, lingerie, bonneterie, tissus, 5 de chaussures, 2 de meubles, 12 quincailleries, électro-ménager, radio, TV, 2 photographes, 3 horlogeries-bijouteries, 3 librairies-papeteries et 4 fleuristes).

Ces magasins sont donc d'activité très variée, mais leur densité est trop forte à l'inverse de Belfort et de Montbéliard. On compte un commerce pour 57 habitants (soit 19 ‰ — France moyenne 15 ‰) ! Un consommateur sur 2,5 achète à Lure. Le chiffre d'affaires pour le marché extérieur à Lure n'est que de 8,2 % pour le total des commerces d'alimentation, de 4,5 % pour les drogueries, produits d'entretien et de 37 % pour les divers (photos, horlogerie-bijouterie, librairie-papeterie, tabacs-journaux et fleuristes) : ce dernier chiffre, qui paraît élevé, s'explique par le fait que Lure, sur la R.N. 19, est une ville de passage ; mais, les différences de prix de l'ordre de 10 à 25 % jouent en faveur des grands commerces de Belfort. Cependant, un consommateur de Lure sur 5 achète des vêtements à Lure. Par contre, le marché extérieur en Haute-Saône de l'horlogerie-bijouterie est de 77 % contre 33 % pour Lure même, ce qui montre un rayonnement important ; pour l'électro-ménager, l'électricité, radio-télévision, la quincaillerie, les articles de sports, le marché extérieur est de 53,7 % contre 38,4 % pour le marché local ; la photographie a le taux extérieur le plus élevé : 87,9 % contre 12,1 %.

Plus des deux tiers de ces commerces ont une structure à base familiale, employant peu de personnel, sauf des jeunes filles avant leur mariage ; car, les salaires ne peuvent soutenir aucune comparaison avec ceux de l'industrie. Par conséquent, les faibles dépenses salariales permettent de compenser, dans une certaine mesure, les fluctuations des chiffres d'affaires ; mais, bien des commerces sont devenus marginaux, du fait que les ouvriers, employés aux Usines Peugeot de Sochaux, s'approvisionnent assez largement aux Ravi

(91) D'après étude réalisée par la Chambre de Commerce de Lure (M. Cerviotti) et enquêtes personnelles de l'auteur.

de la zone de Montbéliard, où les prix sont de 20 à 25 % inférieurs. Pour freiner cette évasion des dépenses commercialisables, un effort de modernisation des magasins a été fait : façades rajeunies, vitrines plus attirantes, éclairage plus lumineux. Cependant, la présence d'un Supermarché risque, comme ailleurs, de provoquer la fermeture de petites boutiques, plus de 60 % des commerces étant artisanaux.

Nous venons d'examiner la situation commerciale d'une petite ville, à peine touchée encore par l'industrialisation, dont la structure commerciale est fragile, à l'ombre de la concentration commerciale très forte de Belfort et surtout, de la zone de Montbéliard. L'évolution des équipements commerciaux est-elle également perturbée par la croissance industrielle à Mulhouse ? La tendance à la concentration et aux grands commerces collectifs est-elle aussi marquée que dans l'aire urbaine Belfort-Montbéliard ?

Apparemment, l'évolution de l'appareil commercial semble positif : la ville de Mulhouse a vu augmenter le nombre de ses magasins de 35 en 4 ans (92). Cet accroissement cache, en réalité, un mouvement beaucoup plus intense, dont il convient de prendre conscience, si l'on veut saisir pleinement l'importance de l'évolution, que subit actuellement le commerce mulhousien. On comptait, en 1965, dans la circonscription consulaire de Mulhouse, c'est-à-dire toute l'agglomération, 545 commerces de gros, 246 pour Mulhouse, et 5 612 commerces de détail, dont 1 775 pour la ville de Mulhouse : mais, l'on comptait 694 épiciers indépendants et 140 coopératives.

Ce rôle des coopératives est très important, et disons même traditionnel à Mulhouse, mais leur importance s'est accrue avec la concentration industrielle de la dernière décennie. Elles se sont réduites en nombre, mais elles ont pris de l'ampleur. Mulhouse comptait, aussi, en 1965, cinq grands magasins et un magasin populaire (coopérative de consommateurs), ainsi que 335 commerces divers non alimentaires, ce qui lui confère une supériorité commerciale manifeste sur les autres centres urbains de la Porte d'Alsace. La densité commerciale de Mulhouse est de 1 magasin pour 66 habitant (soit d : 14,3 ‰) (moyenne française 1 magasin pour 74 habitants). Cette densité a diminué en valeur relative, depuis dix ans ; mais, il s'agit de la disparition d'un certain nombre de petites entreprises marginales et leur remplacement par des magasins plus importants et mieux structurés.

Les formes les plus modernes de la distribution se sont implantées, depuis la présente décennie à Mulhouse, avec, en 1961, la Codef, en 1963 Inno et Parunis, représentant des investissements considérables, qui ont obligé les entreprises commerciales mulhousiennes, à réaliser, elles aussi, d'importants investissements de

(92) Chiffres tirés d'une enquête de la Chambre de Commerce de Mulhouse, mars 1966.

manière à maintenir leur position. Du 1er janvier 1963 au 1er janvier 1965, l'augmentation des actifs employés dans les commerces alimentaires a été de 35,8 % et dans les commerces non alimentaires de 16,6 %. On a assisté depuis 1961 à une réforme très nette des structures du commerce mulhousien. Cette réforme a intéressé non seulement l'extension des surfaces de vente et l'accroissement du personnel par unité commerciale et point de vente, mais aussi la modernisation des techniques de gestion. L'exemple le plus remarquable est le développement de 70 magasins en libre-service, dont six d'entre eux sont des supermarchés. Ce type de magasin convient bien à une clientèle d'origine industrielle, mais il est intéressant de noter que le libre-service a pénétré dans les campagnes, 18 étant installés dans des communes rurales, peuplées, il est vrai, d'une majorité d'ouvriers.

La concurrence des coopératives d'usines et magasins populaires, la puissance de plus en plus grande des entreprises intégrées ont amené les commerçants indépendants à s'organiser et à s'unir. Ainsi, deux groupements d'achats rassemblent-ils plus de 30 % des commerces alimentaires indépendants ; mais, dans les commerces non alimentaires, cette forme de collaboration est moins répandue.

L'ensemble du commerce de gros a légèrement diminué (5 % entre 1960 et 1965) devant la poussée du commerce de détail intégré, du type Inno ou groupements d'achats. La moitié des grossistes sont installés à Mulhouse et les deux tiers dans l'agglomération mulhousienne. On comptait, en 1965, sept magasins de détail pour un grossiste (en France cinq pour un), soit un nombre de magasins de détail supérieur à la moyenne française par rapport aux grossistes. Comme les industries, les entreprises de grossistes souffrent à Mulhouse-centre du manque de place et même, dans l'agglomération, elles ne trouvent plus les espaces suffisants pour leurs installations de stockage et de manutention ; il leur est difficile d'assurer, dans de bonnes conditions, leur raccordement aux voies de transport : les grossistes commencent à quitter le centre de la ville pour la périphérie, dans un rayon d'une quinzaine de kilomètres. Des installations très modernes se développent dans les zones industrielles, dont nous avons déjà souligné l'importance potentielle pour la croissance urbaine, d'ici la fin du xxe siècle ; Ottmarsheim à proximité du port rhénan de Mulhouse, Rixheim, Brunstatt, Ile-Napoléon-Ouest.

Il faut, d'autre part, souligner que le remodelage des quartiers anciens et la croissance des grands complexes d'habitations de la périphérie, à l'Ouest et au Nord de Mulhouse surtout, ainsi que dans le Bassin Potassique s'accompagnent de la mise en place de nouveaux centres commerciaux avec supermarchés, qui, comme à Belfort et autour de Montbéliard, satisfont les dépenses courantes. Déjà on constate l'évasion d'un certain nombre de grands magasins du centre vers la banlieue : un important magasin d'ameublement de détail s'est installé à la périphérie tout en conservant comme zone

de chalandise la totalité de l'agglomération mulhousienne, comme l'on fait à Belfort les magasins Colombes-Mobiliers (Neurama à l'orée sud de Belfort) et un autre magasin de meubles, qui a installé, depuis 1967, un vaste magasin d'exposition, à la sortie nord du village de Trétudans, sur la route Belfort-Montbéliard. Cette évasion du centre permet de disposer de vastes parkings pour les clients. On a calculé que, vue l'importance de la clientèle « motorisée » dans la région de la Porte d'Alsace, il fallait constituer des parkings représentant trois à cinq fois la surface de vente. On est très loin de cette proportion dans le centre des villes ; il y a pour elles un risque relatif d'évasion du pouvoir d'achat et, corrélativement, une diminution potentielle de leur indice de centralité. C'est pourquoi, on développe autour de Mulhouse-centre de grands emplacements de parkings, à l'occasion du remodelage des quartiers anciens (quartier Porte du Miroir/Tour du Diable, place de la Paix, rue des Maréchaux).

L'ouverture des grandes surfaces de ventes alimentaires, Suma et libres-services a provoqué d'abord une diminution relative du chiffre d'affaires des entreprises commerciales indépendantes ; elle a eu, par la suite, un effet stimulant ; par exemple, de septembre 1964 à septembre 1965, dans l'agglomération mulhousienne, l'indice du chiffre d'affaires des commerçants alimentaires a enregistré une augmentation de + 36,5 %, faisant plus que compenser les régressions précédentes ; mais cette augmentation importante du chiffre d'affaires ne doit pas masquer la réalité, car ce sont souvent les entreprises les plus importantes et les plus dynamiques qui ont répondu à l'enquête de la Chambre de Commerce de Mulhouse.

Les coopératives d'usines constituent une concurrence non négligeable pour les commerces indépendants de détail. Contrairement à ce qui se passe dans la zone urbaine de Montbéliard, elles n'ont pas, en général, dans les zones de Mulhouse et de Thann, de magasins sur rue, mais elles offrent une grande diversité dans leurs activités. La vente des produits alimentaires (épicerie, fruits et légumes, vin) représente un très fort pourcentage du chiffre d'affaires total réalisé (80 %). L'approvisionnement de ces coopératives se fait soit directement auprès des fabricants, soit auprès des grossistes locaux. Elles sont sans but lucratif, théoriquement du moins. Leur gestion est assurée par les Comités d'Entreprises, avec souvent une participation patronale, ce qui permet de les considérer comme « avantages en nature » distribués au personnel. L'épicerie, la droguerie, la quincaillerie, les magasins de vêtements de travail sont particulièrement atteints par l'activité des coopératives, à Thann notamment.

Pour lutter contre les coopératives ouvrières, les commerçants sont obligés de concéder des remises sur le prix de vente des produits, mais leurs difficultés entraînent parfois des faillites. Les coopératives vendent pratiquement de tout, à des conditions souvent très avantageuses à une clientèle débordant largement le cadre de leur propre

personnel. Le résultat de leur concurrence est un ralentissement de l'activité commerciale et un sous-équipement dans les villes industrielles du Haut-Rhin, comme Thann ou Altkirch, et dans celles du Territoire de Belfort, comme Delle. La présence de grandes unités de vente perturbe-t-elle les attractions commerciales des villes ?

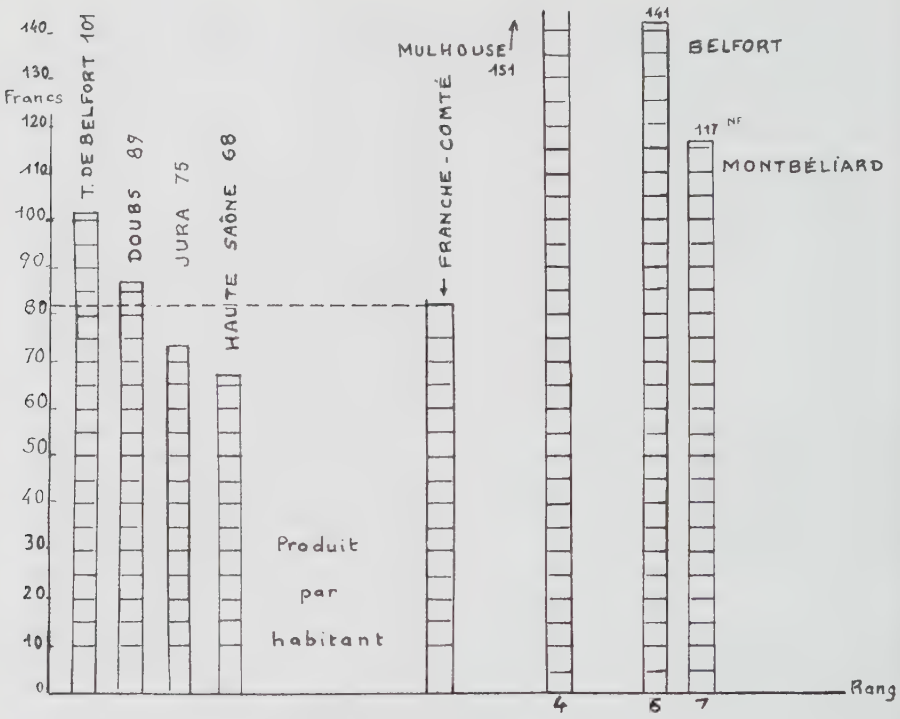
2) *L'évolution des attractions commerciales :*

R. Martin-Grunenwald (93), appliquant l'indice de centralité de Christaller au produit de la taxe locale, calcule la part du chiffre d'affaires des commerçants de Mulhouse provenant des achats des habitants de la région. Elle constate que les 110 000 habitants de Mulhouse payent 48,8 % du total du montant de la taxe locale de la commune, que ceux de la banlieue proche en payent 7,6 % (influence des coopératives et Suma de quartiers), enfin que le reste (43,6 %) est payé par les gens venant de l'extérieur. L'enquête Piatier, réalisée en 1965, concerne le lien d'achat des biens durables (confection, meubles, automobiles) et d'utilisation des services (notaire, banque). Elle apporte aussi des précisions intéressantes sur le pouvoir d'attraction commerciale de la ville de Mulhouse et sur les concurrences commerciales de Bâle et Belfort.

La zone d'influence globale ou exclusive (plus de 60 % de taux de fréquentation) se situe dans un rayon de 8 à 18 km, avec pour points extrêmes le bourg-mixte d'Ensisheim, dans le Bassin Potassique, et le bourg de Wittelsheim, au Nord, la ville de Cernay, à l'Ouest, la ville-centre de sous-région d'Altkirch, au Sud, et le bourg de relations de Sierentz, à l'Est-Sud-Est. La zone d'influence fréquente (de 40 à 59 % de taux de fréquentation) s'étale vers le Sud-Ouest jusqu'à Diefmatten, et amplement, au Nord, sur tout le Bassin Potassique et, à l'Ouest, vers les collines sous-vosgiennes jusqu'à Thann et Masevaux. La courbe de fréquence de 20 à 39 % s'étale dans le Sundgau jusqu'à Hirsingue et Waldighoffen, arrive jusqu'aux portes de Saint-Louis jusqu'à Ferrette, s'étale à l'Ouest jusqu'à Dannemarie ; mais là, Mulhouse entre en concurrence avec l'aire d'influence de Belfort sur un petit secteur du Haut-Rhin (Montreux-Vieux, Magny, Chavannes, Romagny, Eteimbes et Bellemagny, ainsi que Pfetterhouse à l'extrême Sud-Ouest). Il faut noter aussi que les habitants de Saint-Louis-Huningue vont effectuer les achats courant à Bâle, mais sont attirés dans leurs très grande majorité (7 acheteurs sur 10) à Mulhouse pour les achats importants (confection, appareils ménagers et, surtout, ameublement), car les prix sont inférieurs de 7 % à ceux pratiqués à Saint-Louis et le choix est bien plus varié.

Le montant brut de la taxe locale en 1963 permet de constater que Mulhouse arrive au 4e rang des villes de l'Est avec 16,7 millions

(93) R. Martin-Grunenwald, *Détermination de la zone d'influence de Mulhouse*, D.E.S., avril 1967, pp. 58-59.



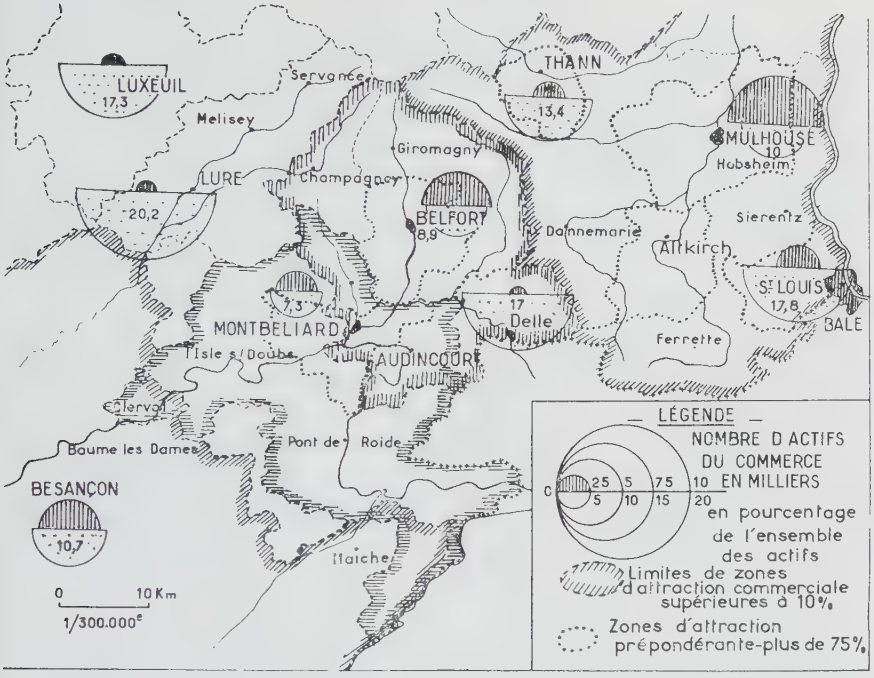
Produit de la taxe locale sur le chiffre d'affaires (8,50 % + 2,75 %), 1963.

de N.F., tandis que Belfort est au 6e rang avec 7,2 millions de N.F. et Montbéliard au 7e rang, alors que ces dernières villes ont perçu moins de la moitié du produit brut de la taxe locale perçue à Mulhouse.

Le rendement par habitant est de 151 N.F. à Mulhouse, 141 à Belfort et 117 à Montbéliard. Mulhouse apparaît comme « le pilier de la vie de relations commerciales et de services » (94) ; même, au-delà de 30 km, dans la Porte d'Alsace, son influence ne disparaît pas complètement et s'exerce jusqu'aux limites occidentales du Territoire de Belfort et jusqu'à l'agglomération de Montbéliard ; ceci permet de penser que la région de la Porte s'ordonne autour de deux pôles d'attraction : un pôle d'attraction industriel : Sochaux-Montbéliard et un pôle d'attraction commercial : Mulhouse, avec deux satellites aux aires d'influence plus limitées : Belfort et Montbéliard.

En dehors du Territoire, l'attraction commerciale de Belfort s'exerce en Haute-Saône directement sur Ronchamp et Champagney

(94) R. Martin-Grunenwald, *op. cit.*, p. 53.



Actifs commerciaux en 1962 et zones d'attraction commerciale des villes.

(plus de 60 %), moins nettement sur Lure (de 40 à 50 %). Héricourt est dans la zone d'attraction commerciale de Montbéliard, plus que dans celle de Belfort, en raison d'une plus grande proximité et de la voie ferrée directe.

L'attraction commerciale de Montbéliard est assez vite stoppée, vers le Nord, par celle de Belfort, à partir de Châtenois-les-Forges. L'attraction à plus de 70 % s'exerce seulement, sur la banlieue immédiate (Béthoncourt, Grand-Charmond, Sochaux, Sainte-Suzanne, Voujeaucourt). Audincourt, Hérimoncourt et la vallée du Gland échappent pratiquement à l'influence de Montbéliard. Par contre, à l'Est, Dasle, Beaucourt, Fesche-l'Eglise subissent une attraction de l'ordre de 25 à 50 % et aussi, au Sud, la vallée du Doubs (Pont-de-Roide, Saint-Hippolyte, en amont, Bart, Bavant, Lougres, Colombier-Fontaine à l'aval ; mais, cette attraction s'arrête à Clerval. Les cantons de Maîche et du Russey sont dans la zone d'attraction de Besançon pour 10 à 25 % de leurs achats (95). Pour le commerce des meubles, l'attraction de Montbéliard s'arrête au-delà d'Héri-

(95) Tous ces pourcentages s'entendent pour les commerces non alimentaires. D'après *Economie et Réalités franc-comtoises*, novembre 1959, p. 26.

court, au N.O., entre l'Isle-sur-le-Doubs et Clerval au S.O., Saint-Hippolyte et Maîche, au Sud ; mais, avec une plus grande concentration des magasins de meubles, l'aire d'attraction de Belfort coiffe celle de Montbéliard. Pour les commerces alimentaires, le développement des Ravi et Suma (notamment celui d'Audincourt) réduit à un très faible secteur, à l'Ouest de la ville, vers Dung, Bavant, Lougres, Sainte-Suzanne et Bart l'attraction commerciale de Montbéliard. Sur ce plan, la carte montre un très grand fractionnement en petites unités autonomes à l'intérieur de l'arrondissement. Les superficies des aires d'attraction des commerces alimentaires d'Audincourt, de Pont-de-Roide et de l'Isle-sur-le-Doubs sont pratiquement aussi importantes que celle de Montbéliard. Cette dernière ville n'est donc absolument plus une métropole commerciale, alors que Belfort ne partage qu'avec Delle et pour une faible superficie, son aire d'attraction.

Les attractions commerciales sont donc incontestablement perturbées par le phénomène des grands magasins collectifs, répandus dans toutes les cités et grands ensembles. Ces magasins, qui vendent des produits d'équipement et d'entretien ménagers, aussi bien que des aliments, font perdre aux vieux centres urbains leur pouvoir d'attraction commercial, d'autant plus que ceux-ci n'offrent guère de commerces de luxe et de produits rares.

Par contre, si Lure n'échappe plus à l'attraction de Belfort et du Ravi sochalien, Luxeuil conserve une attraction commerciale étendue en Haute-Saône. Le produit de la taxe locale met cette ville au second rang dans ce département, après Vesoul : Luxeuil draine les clients des vallées vosgiennes de l'Ognon et du Breuchin, des vallées de la Vingeanne, de la Lanterne et de la Saône vers Aillevillers et Val-d'Ajol. L'attraction de Luxeuil s'exerce directement sur les cantons de Saint-Loup-sur-Semouse et Saulx. Seule, la zone de Villersexel est plus attirée vers Lure et Montbéliard. Le contact avec l'aire d'attraction de Lure se fait entre Cuers et Citers sur la route d'Epinal à Belfort. Le rayonnement commercial de Luxeuil est beaucoup plus important que celui de Lure, dans un rayon d'une trentaine de kilomètres.

Ainsi, se confirme cette constatation que si l'action d'entreprises industrielles ne s'exerce pas sur le marché commercial, le pouvoir d'attraction des commerces urbains est maintenu. Ailleurs, au contraire, les coopératives et, surtout, l'organisation directe d'un réseau de ventes par une grande firme industrielle perturbent gravement les circuits commerciaux, et réduisent considérablement les aires d'attraction de chaque centre urbain, si celui-ci ne dispose que de commerces courants.

3) *L'inégale répartition des rayons bancaires et l'absence de véritables banques d'affaires.*

La région de la Porte d'Alsace est un lieu de convergence de capitaux industriels. Les mouvements de fonds sont importants en

raison de l'ampleur des achats de machines et de matériel, des besoins en matières premières et semi-finis, des transferts s'effectuant chaque mois pour le paiement du personnel. Dans quelle mesure les succursales des banques parisiennes et des banques régionales bénéficient-elles de ces transferts ? Sont-elles suffisamment équipées pour satisfaire les besoins régionaux en crédits d'équipement et de construction ? Sont-elles encore capables de soutenir les affaires régionales, dont l'importance est déclinante ? Autant de questions qu'il est permis de se poser lorsque l'on cherche à connaître l'armature urbaine.

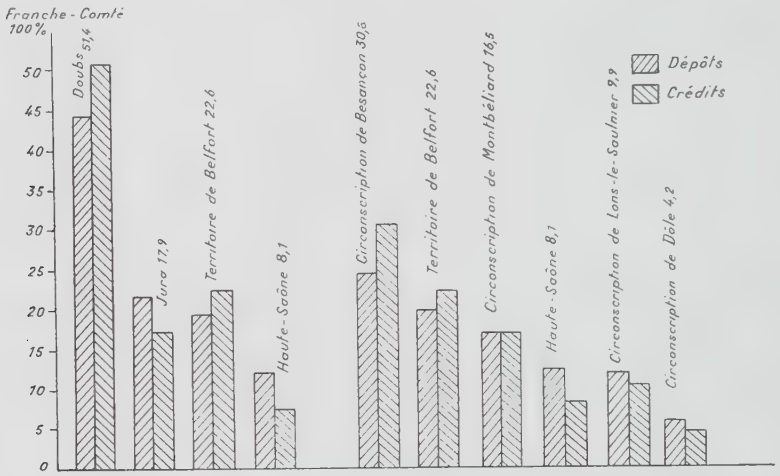
Si l'on prend une année de référence considérée comme une bonne année, sur le plan des affaires industrielles, l'ensemble des ouvertures de crédit s'élevait à 4 419 millions de N.F. pour la région de Montbéliard, 2 040 N.F. pour le Territoire de Belfort et, seulement, 340 pour l'arrondissement de Lure : ces sommes représentent globalement 61 % du total général des ouvertures de crédit de l'ensemble de la Franche-Comté (contre 7 % pour la région de Besançon) (96). On est frappé par la prépondérance écrasante de la zone industrielle de Montbéliard dans ces ouvertures de crédit et donc, du « poids » théorique des industries sur les mouvements financiers. Or, il ne faut pas oublier, que ces crédits concernent d'autres entreprises que celles du Groupe Peugeot, et de l'Alsthom, disposant de leurs propres établissements financiers parisiens. Il existe, par exemple, une « Union Commerciale Industrielle », établissement spécialisé dans le financement des ventes ou achats payables à tempérament. Son lieu principal d'exploitation est situé à son Siège Social de Montbéliard ; car, la création des grands ensembles, l'achat de voitures et d'appareillage électro-ménager a entraîné une véritable inflation du crédit. Cependant, à la fin de 1965, le montant des crédits était inférieur au montant des dépôts, parce que les guichets bancaires servent, essentiellement, à distribuer les salaires aux ouvriers et à payer un certain nombre de fournisseurs et petits sous-traitants régionaux des grandes affaires.

Les succursales des banques nationales l'emportent en importance sur les banques régionales (97). Les deux banques, qui avaient le plus d'importance, dans le Territoire de Belfort, fin 1965, par le volume des dépôts et des crédits, sont la Société Générale et la B N.P. (association B.N.C.I. et C.N.E.P.) ; mais, la première, pour le montant des dépôts, était le Crédit Commercial de France et la première, pour les crédits, était le Crédit Lyonnais. Les deux grandes banques régionales venaient très loin derrière : le C.I.A.L. (Crédit Industriel d'Alsace et Lorraine) avait le 5e rang pour les dépôts

(96) Rapport annuel du Directeur de la Banque de France de Belfort au Secrétaire général, 14 janvier 1966.

(97) Il y a à Mulhouse plus d'établissements de crédit, dont le siège social est hors de la ville (8 en 1963), et parmi les plus importants, que d'établissements locaux (7 en 1963).

et le 6e rang pour les crédits et la Banque Populaire Franc-Comtoise le 6e pour les dépôts et le 5e pour les crédits (98). Ces dernières banques ont surtout une clientèle de petits commerçants et de particuliers, alors que les banques nationales travaillent avec les industries et leurs annexes.



MONTANT DES DÉPÔTS ET DES CRÉDITS BANCAIRES
AU 31 DÉCEMBRE 1964

La Société Générale travaille dans la zone de Belfort-Montbéliard, avec les trois plus puissantes sociétés métallurgiques représentant un capital investi de 10 à plus de 50 millions de francs. Elle travaille également avec six autres sociétés, dont le capital investi représente plus de deux millions de francs.

A Mulhouse, son annexe régionale, la S.G.A B. travaille avec cinq grosses affaires de constructions mécaniques, ayant investi chacune plus de 3 millions de francs, mais aussi, huit autres importantes. Dans la zone de Lure, huit affaires également sont clientes de la Société Générale. C'est la banque « motrice » par excellence des affaires industrielles. mais plus pour les fonds de roulement que pour les crédit d'investissement, ayant un effort d'entrainement. La S.A Peugeot comme Peugeot et Cie ou les Cycles Peugeot font appel aux banques parisiennes pour les emprunts obligataires ; par exemple, la S.A. Peugeot a fait appel à vingt-deux banques pour son dernier emprunt, mais aucune n'était régionale ! Même les Cycles Peugeot qui, traditionnellement, confiaient leurs affaires financières aux

(98) Selon enquêtes personnelles, auprès des directions locales de la Banque de France, de Belfort et de Montbéliard.

succursales bancaires locales, ont donné, depuis la décennie actuelle, 20 % de leurs opérations à la « Banque Peugeot » : la Société Foncière et Financière de Participation. La Banque Worms de Paris continue à exercer son contrôle financier sur les quatre sociétés héritées du Groupe de Japy Frères, puisque l'ensemble est coiffé par la Holding Japy Frères, où la Banque Worms détient 53 % du capital. Cependant, Sobemo de Beaucourt se partage, pour ses opérations de banque, entre la Banque Worms et la Banque Nationale de Paris (B.N.P.) ; la Mécanographie Japy est cliente de la Société Générale et du Crédit Lyonnais. Seule, la M.I.M. (Matériel industriel et ménager Japy) travaille avec la Banque régionale : le C.I.A.L. Environ 20 % du Groupe Japy seulement est client des banques locales !

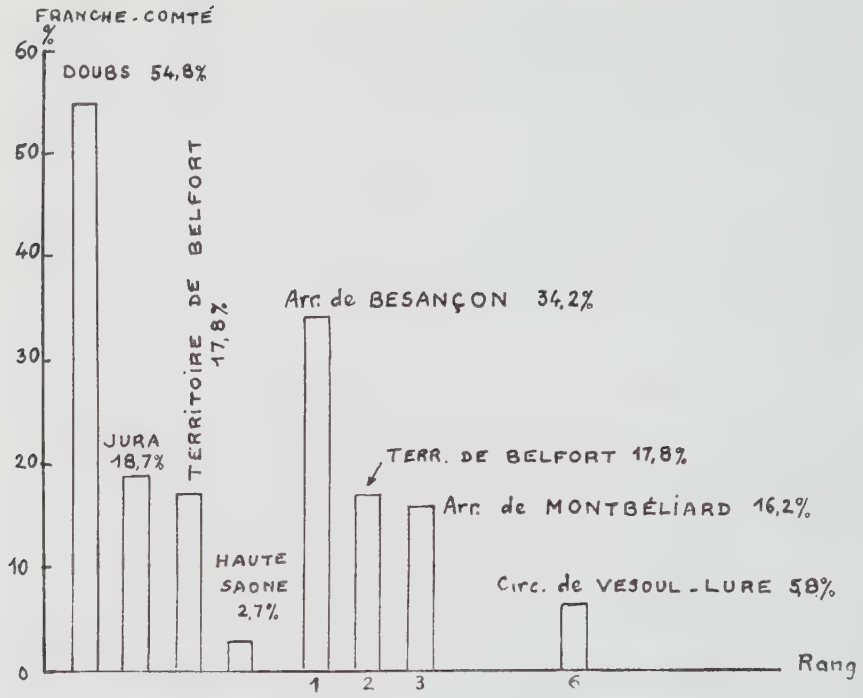
La Compagnie des Forges d'Audincourt échappait encore, en 1967, pour 90 % à l'influence des banques de Montbéliard et les mouvements se faisaient directement par les sièges bancaires parisiens ; le C.I.A.L., cependant, travaillait peu avec cette Société, pour l'unique raison que son Président-Directeur-Général était en même temps, Administrateur des Forges d'Audincourt ! (99).

Le développement des banques de Belfort et de Montbéliard n'a nullement suivi la croissance industrielle. L'augmentation importante des dépôts et crédits provient surtout de la croissance urbaine et non du développement des affaires industrielles de premier plan. Même Mulhouse ne réussit pas à garder un forte clientèle industrielle. Ainsi, depuis que la Brasserie de Sochaux, qui confiait ses opérations aux banques de Mulhouse, a été rachetée par les Brasseries de Champigneulles, ces dernières confient leurs opérations *exclusivement* aux banques nancéennes.

La plupart des succursales bancaires, par suite de la concentration des entreprises et de l'exode des sièges sociaux hors de la région, ont perdu, à Mulhouse comme à Belfort-Montbéliard, toute la partie des opérations de financement à moyen terme, entreprises par les affaires industrielles ; elles ne s'occupent plus pratiquement que du court terme, pour les crédits aux particuliers et aux petites affaires commerciales. Les crédits au Bâtiment, par contre, ont tenu une place importante durant la période 1955-1965, mais depuis, ils ont beaucoup diminué avec l'effondrement brutal de nombreuses entreprises. Cette absence d'opérations à moyen terme réduit considérablement le volume des capitaux, dont les succursales bancaires régionales ont le contrôle. Les banques servent d'intermédiaires pour les apports de fonds suisses par leurs filiales régionales, de même qu'elles ont une fonction redistributrice pour les fonds d'origine parisienne ou lyonnaise.

---

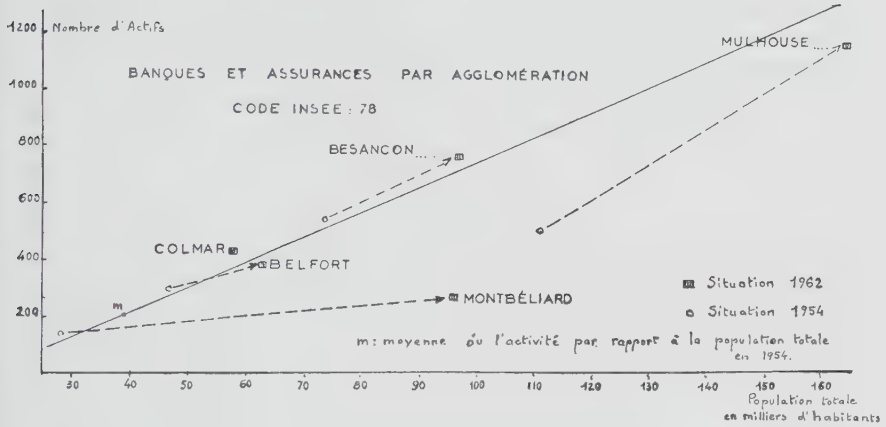
(99) Les Forges d'Audincourt ont arrêté définitivement leurs fabrications pour la division « Chaudronnerie » en 1968. La division « Chauffage » poursuit ses activités en 1966.



Dépôts à la Caisse Nationale d'Epargne au 31-12-1964.
(Source : Direction des Services Postaux de la Région de Dijon).

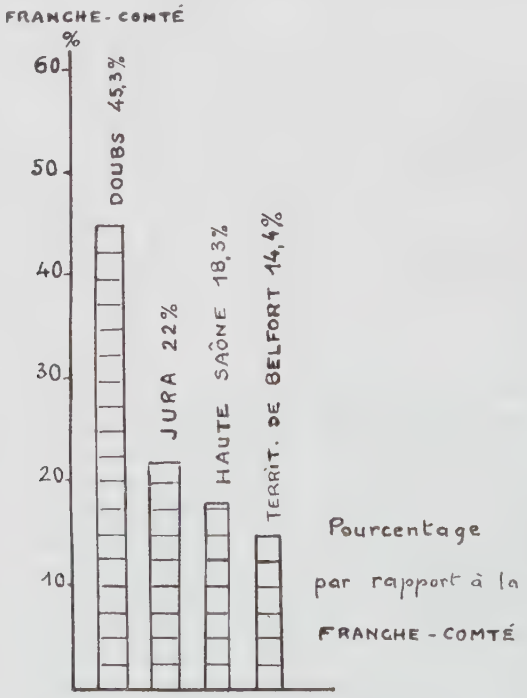
Il faut noter aussi qu'une bonne part de l'épargne régionale échappe aux banques. Le volume des dépôts en Caisse d'Epargne est égal, sinon supérieur, selon les années, à celui des banques. L'ouvrier et le cadre moyen ne sont guère habitués aux opérations bancaires. La petite clientèle se défie des banques et préfère les Caisses Mutuelles, comme la Banque Fédérative Rurale du Haut-Rhin. Ces Caisses drainent plus de la moitié des dépôts ; mais elles ne servent nullement l'économie industrielle et ne permettent pas à la région de disposer de capitaux autonomes, immédiatement investissables, comme c'est le cas en Suisse ou en Allemagne Fédérale. A Mulhouse, sur 1 million de N.F. de dépôts en 1966, 55 % vont aux Caisses d'Epargne et aux Mutuelles et 27,5 % à la Caisse des Dépôts et Consignations. Il ne reste donc disponible pour l'investissement que 18,5 % c'est-à-dire peu de chose. Les succursales bancaires se contentent, comme les « agences-mères », du reste, d'expédier les affaires courantes ; mais, elles ne sont pas des conseillers éclairés des entreprises et ne constituent ni des guides, ni des centres d'impulsion des affaires. Cette situation est dommageable à la région ; car son armature bancaire ne correspond plus à son rayon-

nement industriel. La région de la Porte d'Alsace souffre d'une insuffisance de capitaux disponibles et de banques, qui n'ont aucun rôle moteur, malgré la multiplicité des guichets (en 1963, d'après le Bottin, il y avait 15 banques représentées à Mulhouse, 9 à Montbéliard, 7 à Belfort, 5 à Saint-Louis, 4 à Thann et à Luxeuil, 3 à Cernay, Altkirch, Delle et Lure). Du reste, la « densité bancaire », selon l'expression de J. LABASSE, est dans l'ensemble faible.



Selon cette densité, sont bien pourvues en guichets bancaires la ville de Thann (un guichet pour 730 actifs en 1962), l'agglomération de Luxeuil (un guichet pour 1 015 actifs) et celle de Saint-Louis-Huningue, en raison de la frontière (un guichet pour 1 281 actifs). Par contre, les trois agglomérations industrielles principales n'ont pas des densités bancaires correspondant à leur population active : Montbéliard : un établissement pour 2 613 actifs, en 1962 ; Belfort : un pour 3 762 actifs, et Mulhouse : un pour 5 279 actifs. Le personnel employé dans les banques et assurances représente 0,8 % des actifs à Montbéliard ; 1,1 % des actifs à Thann et 1,8 % à Mulhouse. Ces chiffres montrent bien les insuffisances de l'armature bancaire ; mais, celle-ci, cependant, n'est pas très inférieure à la moyenne française. Elle est surtout, aujourd'hui, dépossédée de tous les capitaux familiaux, capturés par Paris, mais aussi, par la Région Lyonnaise et le Nord de la France pour les textiles (Groupe GILLET-RHODIACÉTA-THIRIEZ-CARTIER-BRESSON). Du reste, sur le plan industriel, les banques ont cru nécessaire de pratiquer une politique prudente de soutien aux seules affaires familiales, jugées par elles rentables. On a vu les banques obliger le textile local à se soumettre à une stricte orthodoxie financière et, parfois, mettre une entreprise marginale en position de cessation de paiement, dans le Sundgau.

Pour maintenir l'orthodoxie, les banques régionales ont été prudentes et sévères ; et leur action en vue de la sauvegarde des capitaux familiaux régionaux a été souvent plus négative que positive. Elles ont, parfois, inconsciemment contribué à l'absorption de ces capitaux par des firmes extra-régionales, par des intérêts parisiens, lyonnais ou flamands. Mais elles ont ensuite payé cette attitude, en ne conservant plus dans leur clientèle que les usines ayant encore leur siège social dans la région. Leur nombre s'amenuise, nous l'avons vu, de plus en plus rapidement. Le transfert hors de la région des sièges sociaux de la plupart des entreprises importantes a entraîné leur dessaisissement financier.



Montant des effets compensés, 1964.
(Source : Banque de France, Besançon).

Or, « cette « déprise » n'est pas purement formelle, elle s'accompagne de la lente élimination d'un appareil administratif et intellectuel, qui est à la base de l'épanouissement urbain » (100). Les « effets », qui, normalement, devraient passer par leurs guichets, sont déroutés sur les places de Paris, de Lyon et de Lille, à la

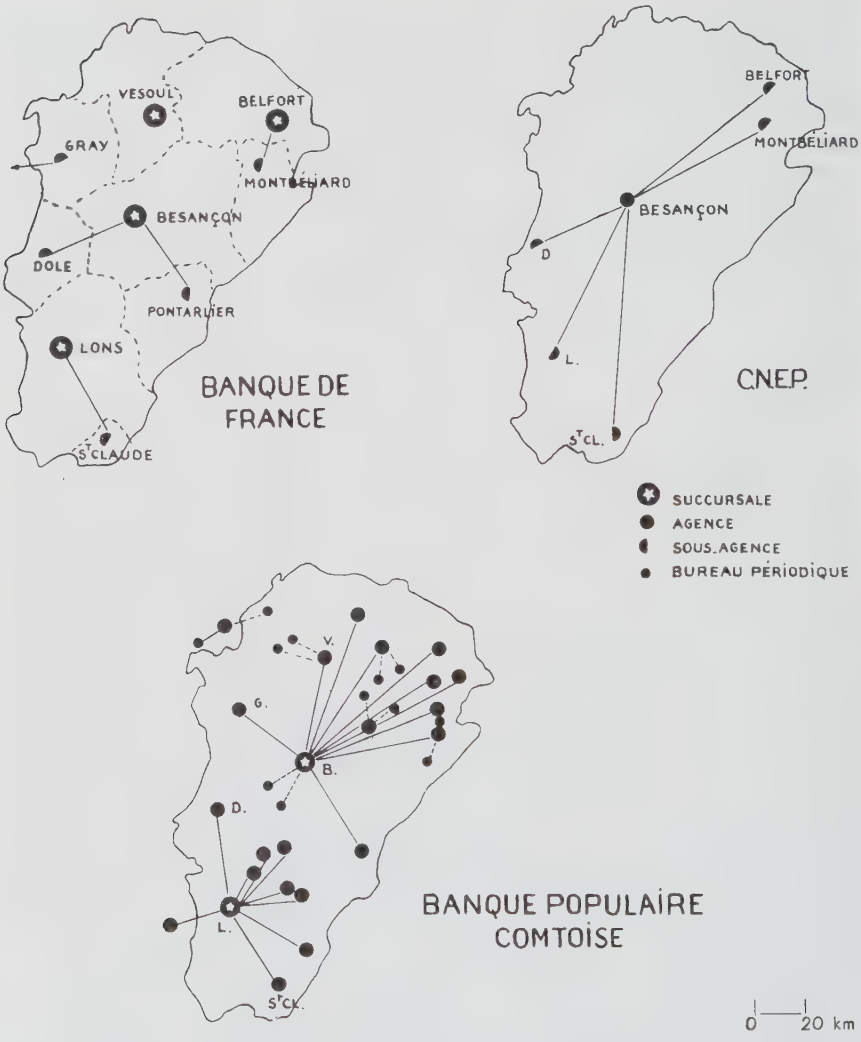
(100) J. Labasse, p. 332, *op. cit.* « Les Capitaux et la Région ».

rigueur de Nancy, dans la proportion considérable de 75 à 80 %. La concentration industrielle a ainsi contribué largement à la torpeur des guichets bancaires régionaux. Si l'on se réfère aux rapports de la Banque de France, que nous avons consultés à Montbéliard, Belfort et Mulhouse, le montant des crédits consentis au 31 décembre 1964 est inférieur à celui des dépôts en Haute-Saône, égal dans la circonscription bancaire de Montbéliard, légèrement supérieure dans celle du Territoire de Belfort et la circonscription de Mulhouse. A Belfort, sauf pour deux banques dont la clientèle est essentiellement formée de commerçants et de particuliers, le montant des dépôts est partout largement supérieur au montant des crédits. Ceci démontre que les guichets des succursales et agences-mères ne font qu'expédier les affaires courantes et que leur pouvoir d'investissement dans les entreprises est très détérioré.

D'après une enquête annuelle menée par le Comité d'Etude et d'Action pour l'Economie Alsacienne, dont fait état le rapport annuel de la S.A.D.E. (101), pour 1964-1965, on constate que les dépôts dans les organismes financiers régionaux ont peu progressé depuis 1963. On note même un net recul des investissements à long terme (et ceci est fort grave pour la croissance industrielle). Les bourses régionales, comme les banques, ne sont guère en mesure, dans l'état actuel, de jouer le rôle important, qui devrait être le leur, dans l'évolution des structures des firmes familiales et personnelles. C'est pourquoi la S.A.D.E. se substitue aux banques défaillantes, effectue des prises de participation dans les affaires familiales et favorise des fusions et des regroupements. Ces interventions en capital ont intéressé les secteurs de la construction électrique, des matériaux de construction, de la confection, du machinisme agricole et de la mécanique : 76 entreprises ont pu bénéficier, dans le Haut-Rhin, de prêts à long terme et 32 entreprises, de participations de la S.A.D.E. Au niveau des financements à long terme, la S.A.D.E. a pu lutter victorieusement contre un renchérissement des coûts de ces financements. Malheureusement, ce genre de soutien aux entreprises familiales n'existe pas dans la partie occidentale de la Porte, dans ce que l'on appelle le Nord-Est de la Franche-Comté. C'est pourquoi, dans cette zone, la concentration, sous l'impulsion de capitaux extra-régionaux, s'est accélérée, faute d'un soutien bancaire régional suffisant aux petites entreprises en difficultés de trésorerie. Il est vrai que les banques ne peuvent soutenir un trop grand marginalisme financier dans des entreprises familiales. Comme pour le commerce de détail, les affaires traitées par les banques se sont amenuisées au point que certains guichets bancaires ne sont pas jugés bien rentables par leurs directions parisiennes ou même régionales.

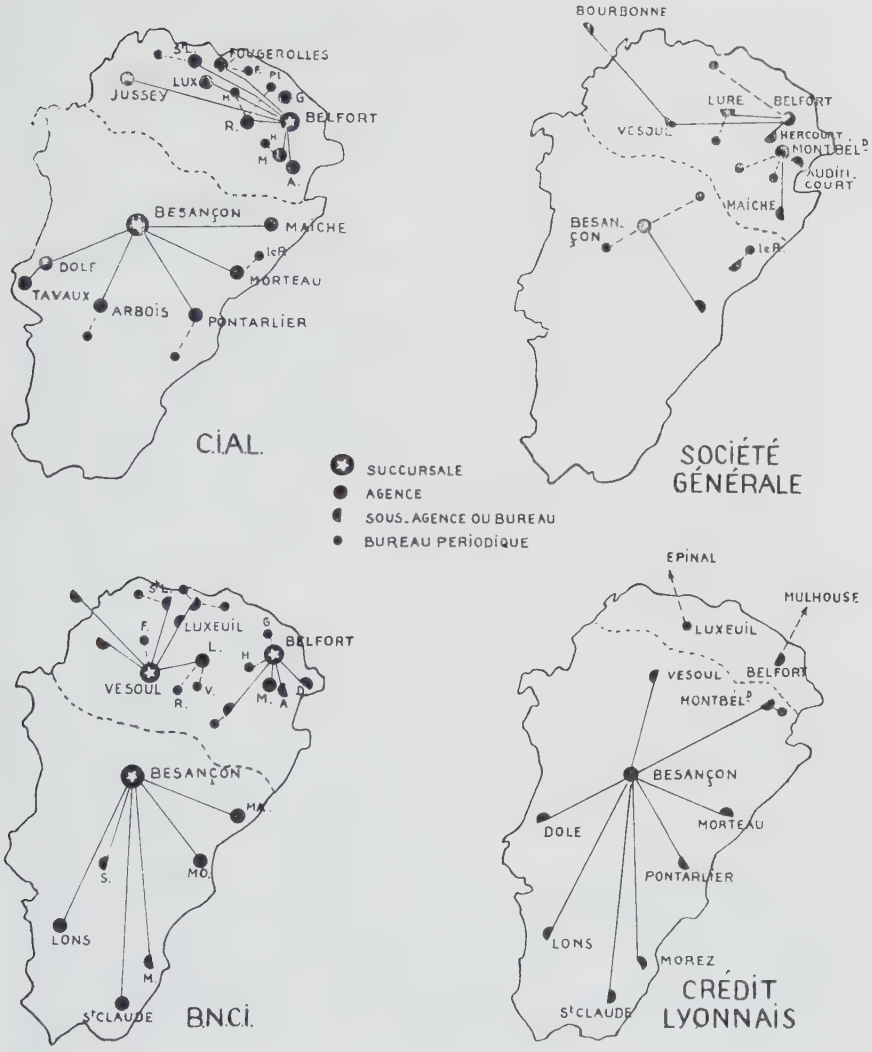
---

(101) S.A.D.E. : Société Alsacienne de Développement et d'Expansion, Mulhouse, p. 23



Rayons bancaires en Franche-Comté, 1967.

Pour desservir encore plus la région, les rayons bancaires ne sont pas identiques et s'enchevêtrent autant que les circonscriptions administratives : les agences du Crédit Lyonnais se partagent entre trois ressorts : Epinal pour la zone de Luxeuil et Lure, Mulhouse pour le Territoire de Belfort, Besançon pour la zone de Montbéliard. Pour la Société Générale, l'Agence-mère de Belfort coiffe les sous-agences d'Héricourt, de Lure, de Vesoul et de Bourbonne-les-Bains ; celle de Montbéliard, les sous-agences d'Audincourt et



Les rayons bancaires en Franche-Comté et la zone d'influence bancaire de Besançon.

Maîche, les bureaux de Pont-de-Roide et de l'Isle-sur-le-Doubs. C.I.A.L. et B.N.C.I. ont une conception encore différente : la succursale de Belfort du C.I.A.L. commande une vaste zone, allant de Saint-Hippolyte à la Haute-Marne, avec des agences à Montbéliard, à Audincourt, à Giromagny, à Ronchamp, à Luxeuil, à Fougerolles, à Saint-Loup-sur-Semouse et à Jussey, ce qui permet sans doute de drainer les petites et moyennes affaires

industrielles et commerciales de Haute-Saône ; cependant c'est un rayon beaucoup trop vaste pour une efficacité réelle de la succursale de Belfort, la B.N.C.I. est plus prudente et rayonne sur la Porte par 2 succursales : Belfort et Vesoul. Celle de Belfort commande tout le Territoire de Belfort, la zone d'Héricourt, le Pays de Montbéliard, avec une agence à Montbéliard et des bureaux à Audincourt, Delle, l'Isle-sur-le-Doubs, Clerval, Héricourt et Giromagny. Ce rayon correspond en gros à la zone industrielle de Belfort-Montbéliard et cadre le mieux avec les réalités économiques. Or, la B.N.C.I. était en bonne position en 1965, tant sur le plan des dépôts (2e rang) que des crédits (3e rang) dans la Région.

Les deux situations les plus aberrantes sont celles de la Banque de France et de la Banque Populaire Comtoise. La Porte d'Alsace se partage entre trois succursales de la Banque de France : Besançon, Belfort et Vesoul, mais la sous-agence de Montbéliard dépend de Belfort, ce qui est tout à fait logique. Par contre, il a été décidé récemment de soustraire au rayon de Belfort, pour le donner à celui de Vesoul, tout l'arrondissement de Lure, alors que le préescompte des effets de commerce était beaucoup plus pratique à Belfort, car la seule banque remettant tout son « papier » à l'escompte à la succursale de Belfort est le C.I.A.L. Or, la succursale de cette banque régionale à Belfort commande toute la Haute-Saône et le Pays de Montbéliard. Belfort est le siège de nombreuses institutions à vocation économique et sociale, ce qui n'est absolument pas le cas de Vesoul. D'autre part, sur les huit guichets de banque permanents de la Porte de Bourgogne et d'Alsace, six dépendent d'agences de Belfort. Le mécanisme est donc faussé : la Banque de France, en fractionnant le contrôle de Belfort, n'est plus en prise directe avec le réel ; mais, ce fractionnement contribue davantage encore à l'affaiblissement grave de l'armature bancaire.

La Banque Populaire Comtoise, dont l'agence-mère est à Besançon, a multiplié les guichets, dans le Nord-Est de l'actuelle division administrative de Franche-Comté (neuf agences, six bureaux périodiques). Elle a pour clientèle de petits porteurs, et pratique largement le crédit à court terme pour favoriser le commerce franc-comtois. Analogue *mutatis mutandis* à la Banque Fédérative Rurale du Haut-Rhin, elle n'a qu'un rôle très faible, et pour ainsi dire nul, dans les affaires industrielles de la Porte d'Alsace. Du reste, elle ne détient qu'un rang relativement modeste, en 1965, pour le volume des dépôts et des crédits, par rapport à l'ensemble des établissements bancaires de la Porte d'Alsace.

Ces inégalités considérables dans les rayons bancaires sont sources d'inefficacité ; mais elles sont à l'image des découpages administratifs, qui affectent d'ignorer la grande unité économique réalisée par le récent monolithisme industriel et l'unité urbaine de la zone de Belfort-Montbéliard. La torpeur des activités bancaires contraste avec les profonds changements que subissent les structures

commerciales des villes, où les concentrations en grands magasins et supermarchés collectifs supposent de forts investissements, sans rapport avec l'infrastructure bancaire et la dispersion actuelle des guichets. A l'heure du Marché commun, la Région n'a pas l'activité bancaire qu'il lui faudrait et qui lui manque, d'autant plus, que le réseau de relations entre les villes est médiocre.

B. — Le sous-équipement des relations internes et externes

La croissance industrielle et urbaine a-t-elle provoqué au moins une mise en valeur du Carrefour plus intense qu'autrefois sur le plan des communications ? Un aspect très typique de la Région est la forte densité routière et ferroviaire : fréquence du passage de gros transports routiers et de trains de marchandises, dont les plaques minéralogiques ou les étiquettes attestent des origines et des destinations fort diverses, présence d'un nombre considérable de camions allemands, néerlandais et italiens, longs convois ferroviaires en provenance ou à destination de l'Allemagne surtout. Le Carrefour est fort emprunté en toutes saisons, mais principalement au printemps et en été, lorsqu'un nombre considérable de touristes allemands des pays rhénans déferle en vagues successives vers le Midi de la France ou retournent bronzés vers leurs contrées de brumes.

Cependant, les files sont souvent très longues et lentes à s'écouler ; car, à cette circulation internationale, s'ajoutent les masses quotidiennes de cars et camions d'entreprises régionales, les transports hors gabarit en convois exceptionnels du gros matériel mécanique tournant de l'Alsthom ou les trains spéciaux destinés à des acheminements vers toutes les parties de notre planète. Le voyageur sait-il, en traversant la gare de Montbéliard (à la vieille marquise désuète, et déjà octogénaire), que celle-ci, grâce aux usines Peugeot, a une activité (marchandises) comparable à celle de la gare centrale de Nancy ? Il a néanmoins quelque raison d'être incrédule à considérer ce très modeste hall ; s'il arrive de Paris, il devra attendre le départ du train, dont il vient de descendre, pour sortir de la gare, car il n'y a pas de passage souterrain, ni passage aérien entre les quais ! Il s'agit pourtant de la gare desservant une agglomération de plus de 120 000 habitants !

1) *Insuffisance des transports urbains et périurbains. L'isolement des grands ensembles.*

Cette inadéquation, le visiteur la constate également en traversant cette longue ville linéaire de Montbéliard que ne dessert aucun réseau de cars urbains ; et s'il veut se rendre à Belfort, il ne disposera que d'un car toutes les heures ou d'un train toutes les deux ou trois heures ! Les relations avec Audincourt ou Valentigney ne sont pas meilleures, à partir de Montbéliard ou de Belfort. Mais, que dire alors de la desserte des résidences et grands

ensembles ! Les Fougères, à plus de quatre kilomètres du Centre de Montbéliard ne sont desservies, en 1966, que par quatre passages aller et retour de cars vers Montbéliard, dont deux assurent une correspondance sur Belfort. Aux Résidences de Belfort, il n'existe que quelques rares services de cars, en 1966. L'ensemble des Buis à Valentigney est dans le même cas. Les quartiers périphériques sont mal reliés au centre-ville, sauf à Mulhouse, où les dessertes sont beaucoup plus fréquentes. Dans l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard, aucun réseau d'ensemble n'a été jusqu'ici mis en place. Or, c'est une des conditions essentielles de la création d'une aire métropolitaine structurée. Pour l'instant, le seul embryon de réseau urbain est la ligne de trolleybus de Valdoie « au Faubourg de Montbéliard » selon un axe Nord-Sud à travers l'agglomération belfortaine.

Cependant, le trafic journalier des automobiles a connu des moyennes considérables d'augmentation entre 1955 et 1960. L'augmentation moyenne journalière a atteint 2 000 voitures entre Montbéliard et Belfort, 4 000 entre Sochaux et Delle, 3 000 entre Altkirch et Mulhouse, 2 500 entre Bâle et Mulhouse, plus de 1 000 entre Héricourt et Belfort. Le trafic entre les centres urbains s'est fortement intensifié, mais en 1968 aussi bien qu'en 1958, l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard (200 000 habitants) est toujours aussi mal desservie par les réseaux de transports urbains. Pourtant, la route de Belfort à Montbéliard connaît journellement la plus forte densité de circulation de tout l'Est français. En 1960, il y passait 7 102 véhicules par jour ; en 1963, on a compté 10 000 voitures par jour avec des pointes horaires d'un millier de véhicules ; en 1967, le trafic est de l'ordre de 12 000 véhicules/jour (102) sur la R.N. 19 *b* et la R.N. 437 entre Sévenans et Belfort. Les engorgements aux heures de pointe sont considérables dans la traversée de Belfort : on compte par exemple, au Pont Michelet, qui franchit la voie ferrée et auquel aboutit la R.N. 19 Paris-Bâle, un trafic de plus de 15 000 véhicules par jour. Afin de faire face à cette dense circulation, une autoroute est prévue pour réunir les zones industrielles et urbanisées de Montbéliard, de Belfort et de Mulhouse.

2) *Infrastructure médiocre des voies ferrées à grand débit.*

Bien que la région industrielle de Montbéliard-Belfort soit plus étroitement qu'autrefois rattachée à Mulhouse-Ile Napoléon, par suite des nouvelles implantations Peugeot, le trafic ferroviaire n'a pas subi d'accroissement. Il a eu plutôt tendance à diminuer même : « En 1962, il passait régulièrement 68 trains de voyageurs chaque jour, ainsi que 30 trains de messageries et 57 trains de marchandises, soit au total 155 trains. En 1964, le nombre des

(102) D'après G. Schouler, *Géographie du Territoire de Belfort*, p. 121 et Administration des Ponts et chaussées, Belfort.

trains de messageries était réduit à 25, celui de marchandises à 55, soit au total 148 trains par jour » (103). Une bonne partie du trafic régional inter-usines échappe, en effet, à la voie ferrée et se fait par route. Les plus gros tonnages ferroviaires sont constitués à l'arrivée par des matières premières et semi-usinés (tôles) destinés à PEUGEOT et à l'ALSTHOM surtout ; et, au départ, des locomotives électriques et diesels, des trains complets d'automobiles vers Paris-Le Havre ou Lyon-Marseille, des wagons de vieilles ferrailles destinées à l'Italie et un certain nombre de groupages en provenance des transporteurs routiers. Cependant, l'étude de H.U. SULSER sur l' « Eisenbahnentwicklung im Schweizerisch-Französischen Jura » souligne la maigreur du flux jurassien longitudinal français (c'est-à-dire le trafic de la ligne Lons-le-Saunier-Besançon-Belfort) par rapport au flux longitudinal suisse et, encore plus, par rapport à l'énorme trafic Nord-Sud via Bâle, Zurich et le Gothard (104). Cette distorsion très grande mérite notre réflexion.

Techniquement, la traversée de la Porte d'Alsace et l'utilisation de la vallée du Doubs, malgré son encaissement entre Clerval et Besançon, n'offrent pas de difficultés majeures, de rampes très fortes comme l'accès au Gothard ou au Simplon. Cependant, la voie ferrée n'est pas électrifiée entre Mulhouse et Besançon. Le « block » automatique de signalisation est seulement installé depuis 1967. L'écoulement des trains sur le tronçon Belfort-Besançon est lent ; car, l'infrastructure des voies n'est pas encore bien adaptée à un dense trafic. D'autre part, le trafic PEUGEOT encombre en permanence les voies, aux alentours des triages de Belfort et de Montbéliard. Malgré l'engorgement des gares de Bâle, les convois de marchandises internationaux préfèrent les lignes suisses ; car ils sont assurés d'une infrastructure très supérieure, permettant un débit plus rapide. Cependant, la voie ferrée Mulhouse-Belfort-Besançon retient un trafic international moyen, mais qui serait infiniment meilleur, si l'électrification était réalisée. Tout nouveau retard est dommageable à l'essor économique de la Porte d'Alsace, mais aussi à l'économie française. Or, les organismes du Plan ne parlent d'électrification Mulhouse-Dole qu'entre les années 1970-1975. Cette ligne est pourtant bien plus importante sur le plan européen que la ligne déjà électrifiée Toul-Chalindrey-Dijon qui relie la Lorraine sidérurgique au Sillon Rhodanien. Relier les régions rhénanes à Lyon par lignes électrifiées devrait être un impératif catégorique.

Par suite de l'étroitesse, des sinuosités et même du mauvais état des routes nationales, comme la R.N. 19 et la R N. 83 dont on se contente depuis une décennie de rectifier les courbes trop dangereuses, la voie ferrée est abondamment utilisée pour le trafic

(103) G. SCHOULER, *op. cit.*, p. 125.

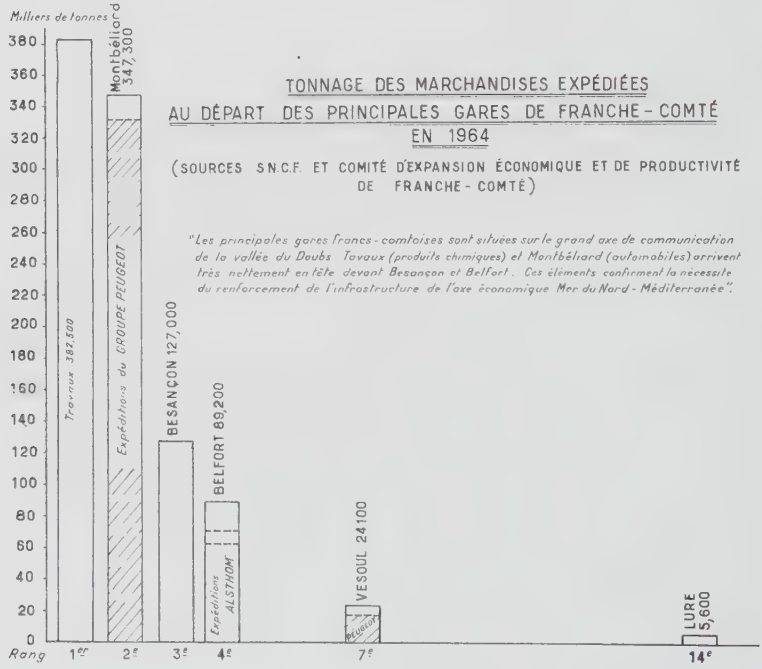
(104) H. V. SULSER, « Ergänzungsheft zu Regio Basiliensis », *Hefte für jurassische und oberrheinische Landeskunde*, Basel, 1962, 150 p. (résumé en français, p. 151).

pondéreux et les transports de semi-ouvrés. Nous examinerons successivement les trafics qui s'effectuent par l'étoile de voies de Belfort avec son annexe montbéliardaise et par l'étoile de voies de Mulhouse. Les statistiques S.N.C.F. de la Région de Mulhouse donnent pour 1964 :

Section Mulhouse-Belfort : nombre de circulation moyenne journalière : 85 - tonnage brut moyen journalier : 41 000 tonnes.

Section Belfort-Montbéliard : nombre de circulation : 75 - tonnage brut moyen : 31 000 tonnes.

Section Montbéliard-Besançon : nombre de circulation : 65 - tonnage brut moyen : 29 000 tonnes par jour.



TONNAGE DES MARCHANDISES EXPÉDIÉES
AU DÉPART DES PRINCIPALES GARES DE FRANCHE-COMTÉ
EN 1964

(SOURCES S.N.C.F. ET COMITÉ D'EXPANSION ÉCONOMIQUE ET DE PRODUCTIVITÉ DE FRANCHE-COMTÉ)

"Les principales gares franc-comtoises sont situées sur le grand axe de communication de la vallée du Doubs. Tavaux (produits chimiques) et Montbéliard (automobiles) arrivent très nettement en tête devant Besançon et Belfort. Ces éléments confirment la nécessité du renforcement de l'infrastructure de l'axe économique Mer du Nord - Méditerranée".

Belfort est une étoile de voies tout à fait majeure. S'y croisent les lignes Paris-Bâle-Zurich-Vienne, avec transit par Delle vers Berne, Interlaken, Coire ou Milan (par le Lötschberg-Simplon) et les lignes Hambourg-Strasbourg-Lyon-Vintimille, ainsi que la liaison Metz-Nancy-Epinal-Belfort. Il s'agit de lignes à deux voies. Pour Strasbourg-Lyon, il est nécessaire de changer de locomotives à vapeur ou diesel en gare de Belfort, ce qui oblige tous les convois à y stationner (voyageurs et marchandises) et impose un dépôt de machines et un faisceau de triage (dans la gare) à neuf voies. Trois

quais sont presque constamment occupés par le trafic voyageurs et les trains de marchandises doivent se faufiler entre les trains de voyageurs. Au moment des pointes touristiques d'hiver et d'été, les retards dans l'acheminement des convois de marchandises sont parfois assez importants. Le trafic de la gare est de l'ordre de 200 000 tonnes à l'arrivée (plus de 25 % de produits métallurgiques : tôles, semi-produits, certains produits finis pour l'ALSTHOM, 25 % de combustibles minéraux — large consommation de fuel, 23 % de produits alimentaires, le reste étant des groupages et trafics divers). Au départ, les produits ALSTHOM et les ferrailles représentent 22 %, les colis de groupage provenant des entreprises métallurgiques et textile 47 %, les véhicules (militaires surtout pour armée et gendarmerie) provenant des usines PEUGEOT 7 à 8 % seulement.

Des réexpéditions de charbon et de fuel se font vers deux lignes annexes (16 %) : Belfort-Giromagny à voie unique (trafic marchandises circulant trois fois par semaine seulement) et Belfort-Delle à voie unique également assurant le transit vers l'Ajoie Suisse (Porrentruy) et le Jura Bernois ; cette dernière ligne est empruntée chaque jour dans les deux sens par deux trains de voyageurs franco-suisses, assurant la liaison Paris-Interlaken et Paris-Milan par le Simplon. Le trafic passant par la gare internationale de Delle est de plus en plus important, depuis le Marché Commun : les expéditions de la France vers la Suisse sont quatre fois et demie plus importantes que les expéditions de Suisse vers la France (surtout bois de construction, ferrailles, minerais non ferreux, papiers-cartons vers la Suisse et vers la France pièces de fonderies, quelques pièces usinées). La création prévue du port fluvial de Bourogne supposerait un raccordement par ligne à double voie et électrifiée, avec un triage à proximité du port.

Une part importante du trafic se fait, aussi par la gare de Montbéliard : le trafic à l'arrivée est près de deux fois et demie supérieur à celui de Belfort (446 000 tonnes en 1962 contre 209 000 tonnes à Belfort) et les expéditions sont plus de trois fois supérieures (en 1962, 326 000 tonnes contre 102 000 tonnes). Or, le réseau des voies de triage et d'attente est inférieur de moitié à celui de Belfort, et il a fallu créer une gare de triage PEUGEOT, beaucoup plus importante que la gare S.N.C.F., à proximité de la rivière Allan. Les expéditions de véhicules par le rail représentent 80 % de la production des usines PEUGEOT, transport organisé par GEFCO sous financement PEUGEOT avec gares régulatrices à la Garenne-La Folie près de Paris, Montbéliard, Mulhouse, Lille, Lyon et Marseille. Des trains complets sont expédiés pour l'embarquement à Marseille, au Havre et à Anvers : les deux tiers des expéditions sont donc des véhicules transportés sur wagons spéciaux à deux étages transportant chacun six voitures et par rames de 30 à 35 wagons. Les locomotives viennent du dépôt de Belfort, parfois de celui de l'Ile Napoléon. Chaque soir, trois à quatre trains complets sont formés pour Lyon ou pour Paris et Anvers, 1 200 voitures sont expédiées en moyenne par jour

ouvrable, mais les voies S.N.C.F. n'y suffisent plus. Les voies d'accès côté Belfort, près du cimetière de Montbéliard ont été doublées et le triage Nord a vu ses voies tripler depuis 1965-1966. Un poste unique d'aiguillage électro-magnétique a remplacé les trois postes d'aiguillage anciens. Ces mesures ont amélioré sensiblement un écoulement encore difficile des convois. Le maintien des usines Peugeot à Sochaux et la continuité du succès industriel du Pays de Montbéliard est à ce prix.

Car, viennent se brancher sur les voies réservées au trafic Peugeot en gare de Montbéliard, côté Sud, des lignes à voies uniques de ramassage du trafic en provenance d'Audincourt et de Valentigney, de Bourguignon, Pont-de-Roide et de Beaucourt-Fesches-le-Châtel. Sur ces lignes annexes, le trafic a doublé entre 1950 et 1965, grâce surtout au développement de Peugeot et Cie, de Sobemo à Beaucourt. A Audincourt, pour Peugeot et Cie, arrivent des trains complets de combustibles (fuels, charbon), de barres et tôles en semi-ouvrés pour plus de 160 000 tonnes ; au départ, ce sont des produits métalliques (tôles et ferrailles, des vélomoteurs). Pont-de-Roide, sur la ligne de Saint-Hippolyte, reçoit beaucoup d'aciers à laminer ; au départ de cette même gare, le trafic de tôles laminées est de l'ordre de 10 000 tonnes. Ce triple faisceau de lignes à voie unique, reliant Beaucourt, Audincourt, Valentigney et Pont-de-Roide à la gare de Montbéliard, contribue à l'engorgement permanent de la gare de Montbéliard, qui n'a pas été prévue pour faire face à ce trafic, et dont les équipements sont très en retard sur la croissance industrielle. Aussi, pour les trafics régionaux, la route a-t-elle été préférée au rail par les sous-traitants du Groupe Peugeot et d'Alsthom,

Les liaisons entre Peugeot-Sochaux et Peugeot-Ile Napoléon se font par camions Gefco ; c'est pourquoi la liaison routière Montbéliard-Belfort-Mulhouse est l'une des plus encombrées de l'Est de la France et l'une des plus meurtrières aussi..., en attendant l'autoroute Mulhouse-Montbéliard, seule capable de décongestionner cette région de la Porte en crise de croissance. Gefco, du reste, livre au Groupe Peugeot des produits semi-ouvrés par la route, pour éviter des délais d'expéditions incompatibles avec les plannings de fabrication de Sochaux ; mais, pour ne pas repartir à vide, les camions Gefco transportent des produits finis qui échappent au rai, et les routes de Haute-Saône elles-mêmes, sont aussi encombrées. C'est ainsi, par exemple, qu'un trafic régulier s'est institué entre Montbéliard et le magasin Peugeot de pièces détachées de Vesoul, situé près de la voie ferrée. Certains arrivages et certaines expéditions s'effectuent depuis 1965 en gare de Vesoul, où la place ne manque pas, à la différence de la gare S.N.C.F. de Montbéliard, dont le faisceau de triage est forcément réduit entre la rivière Lizaine et un éperon calcaire.

Faute d'une électrification rapide, permettant l'utilisation du tronçon Belfort-Besançon, selon les principes d'aiguillage et de

signalisation électromagnétique mis au point entre les Laumes-Alésia et Dijon, — ce qui rendrait possible un acheminement parallèle de convois sur les deux voies — l'insuffisance de débit des voies ferrées est de plus en plus un non-sens économique : l'expansion industrielle va vers l'asphyxie dans la zone de Belfort-Montbéliard. Pour l'instant, une course de vitesse est engagée avec la Suisse qui modernise rapidement la gare de triage de Muttenz, à l'Est de Bâle. L'occasion serait bonne pour la S.N.C.F. de détourner vers la Porte d'Alsace une partie notable du trafic international. Saura-t-elle saisir cette occasion ?

Le tableau n'est pas aussi sombre pour les relations autour de Mulhouse. Depuis l'électrification, on constate une plus grande fréquence et une plus grande rapidité des trains sur le tronçon Strasbourg-Bâle ; en outre, le nombre de voyageurs a augmenté et les liens se sont resserrés avec Bâle et Strasbourg. Selon R. Martin-Grunenwald (105), le trafic ferroviaire, issu de la Franche-Comté et de Belfort, est beaucoup plus faible que celui venant de Strasbourg ou de Bâle. Celui de Belfort peut se comparer, en 1965, à celui d'Altkirch, et celui de Besançon-Montbéliard est un peu plus important que le trafic issu de la voie unique de Thann.

Les comparaisons de trafic donnent les résultats suivants pour la circulation des voyageurs : les deux lignes de Mulhouse-Belfort et Mulhouse-Bâle viennent en tête, suivies de celles de Colmar à Mulhouse et de Thann à Mulhouse. L'utilisation de la voie ferrée par les habitants de la banlieue mulhousienne venant travailler à Mulhouse est très supérieure dans un rayon de 10 km à celle de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard. Pour le trafic issu de Mulhouse, c'est Bâle qui attire le plus des actifs de Mulhouse. Le nombre des abonnés est beaucoup plus faible en direction d'Altkirch et de Belfort. Le train réduit les distances-temps vers Bâle (30 minutes) et a l'avantage de déposer une forte main-d'œuvre féminine en plein centre-ville.

Une carte de l'Atlas de la France de l'Est dressée par E. Juillard, en 1959, montre que la fréquence des services d'autobus est faible, là où le rail joue un rôle essentiel (ainsi entre Altkirch et Mulhouse, 3 à 5 services par jour seulement). Par contre, ce réseau est très développé entre Mulhouse et le Bassin Potassique (37 à 48 services par jour dans chaque sens), vers Guebwiller, Thann et Maseveaux, vers Belfort aussi par Pont-d'Aspach et Lachapelle-sous-Rougemont (13 à 18 services).

Cette importance des services contraste, sur la même carte, avec la faiblesse de ceux de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard, sauf entre Montbéliard et Sochaux, Belfort-Delle et le Sud du Sundgau et entre Belfort et Pont-de-Roide, par Audincourt et Valentigney (19 à 36 services quotidiens). Dans cette zone les services routiers se sont

(105) R. Martin-Grunenwald, D.E.S., *op. cit.*, p. 124.

renforcés depuis dix ans, mais ils sont loin d'atteindre en 1968 la densité de ceux desservant l'agglomération mulhousienne. Mulhouse dispose d'un réseau routier complémentaire du réseau ferroviaire avec des fréquences très supérieures dans l'ensemble à celles de la zone Belfort-Montbéliard. L'agglomération, il est vrai, est un peu plus importante, et les réseaux de cars d'entreprises ne jouent pas un rôle aussi prépondérant, qu'autour de Sochaux et de Belfort. La concurrence de la route est beaucoup plus importante autour de Belfort-Montbéliard, qu'autour de Mulhouse, où les transports routiers sont très souvent complémentaires de la voie ferrée et se substituent beaucoup moins à elle. Il existe dans la Région Mulhousienne une meilleure coordination des trafics routiers et ferroviaires.

3) *La vétusté du réseau navigable.*

La coordination entre les trafics routiers et ferroviaires est loin d'être excellente ; mais celle-ci est quasi-inexistante avec le vieux Canal du Rhône au Rhin. Ce canal a été conçu, dès 1744, commencé en 1808, avec l'emploi de prisonniers espagnols, et achevé en 1834. Des améliorations successives ont permis de porter le tonnage à des péniches de 300 tonnes. Ce canal comporte de nombreuses écluses (177) entre Mulhouse et Saint-Symphorien sur la Saône. Il utilise en partie le cours du Doubs et n'existe comme canal latéral que pour franchir les barrages du Doubs. Il n'est véritablement canal continu qu'entre Voujeaucourt au Sud-Ouest et Nieffer au bord du Rhin. De Nieffer à Mulhouse, il est accessible aux péniches rhénanes de 1 350 tonnes, mais pas au-delà. Le seuil de Valdieu (345 m) est franchi par un escalier de petites et étroites écluses, qui rendent les mouvements très lents.

Le débit annuel du canal est supérieur à 1,5 million de tonnes (bateaux chargés à 250 tonnes). Cependant, son trafic est interrompu, parfois, pendant un mois et demi à deux mois, en raison du gel hivernal. Le trafic annuel moyen pour les trafics destinés à la satisfaction des besoins de la zone d'influence de Bourogne (avec ses annexes Botans, Exincourt, Montbéliard) est de l'ordre de 160 000 tonnes. En retenant un taux de croissance de 2 531 d'ici 1975 (chiffre correspondant au taux moyen d'expansion), les Services de la Navigation Fluviale estiment que Bourogne pourra atteindre, à cette date, un total de 326 000 tonnes.

Le courant d'origine rhénane est prépondérant jusqu'à Exincourt (produits industriels 45 %, combustibles minéraux 36 %, matériaux de construction 11 %, hydrocarbures : 0 (106)). Vers la Saône, le trafic est composé de combustibles minéraux (34 %), de produits industriels (26,4 %), de matériaux de construction (18,8 %), par suite du grand rôle régional de la cimenterie d'Alt-

(106) D'après la brochure sur le Port fluvial de Bourogne, éditée par la Société pour l'expansion du Port de Strasbourg et de son hinterland, 1963-1964.

kirch. Les matières premières industrielles représentent 6 % du trafic et la production agricole, 4,3 %. Ces proportions de 1958 n'ont guère varié dix ans après : la demande de charbon est toujours importante, malgré l'entrée de plus de 10 000 tonnes de fuel en 1965, dans la zone d'influence du port fluvial de Bourogne, contre 35 000 tonnes pour le charbon. Le développement des raffineries de Herrlisheim et de Reichstett, près de Strasbourg, a provoqué un accroissement très sensible des transports de fuel par voie d'eau. L'utilisation généralisée de barges-citernes de 38,50 m, tractionnées ou mues par hors-bords amovibles, mis au point dans les dernières années, permet des possibilités de parcs flottants. Sur ce plan déjà, la petite voie d'eau actuelle est ainsi rendue concurrentielle de la la voie ferrée. Les transports de fuel s'effectuent, comme ceux du charbon, essentiellement à destination des ports de Mulhouse-Ville, d'Altkirch, de Bourogne et d'Exincourt. Les besoins de la « Cellulose de Strasbourg » entretiennent également un courant de bois de papeterie au départ de la Porte d'Alsace. Ces bois, grumes de feuillus et résineux, issus du Jura et des Vosges, ou tombées de scieries, représentent un volume important. Un petit courant de «pâte à papier » en balles des 200 kg existe de Strasbourg vers Novillars.

Cependant, la voie d'eau est encore très peu utilisée. Les trois grandes firmes régionales d'industrie Peugeot, Alsthom, Hispano-Alsacienne sont actuellement liées aux courants de transports ferrés et routiers, même pour les transports des barres, des tôles et des matières brutes. Le dépôt actuel du Port de Bourogne ne reçoit que de rares péniches. Les ferrailles arrivent par la voie ferrée et la route et sont réexportées, toujours par voie ferrée, par le Loetschberg et le Simplon, vers l'Italie du Nord, grande consommatrice.

On imagine sans peine ce que pourrait être, pour l'essor des industries régionales, l'utilisation d'une voie à grand gabarit. Peugeot a justement cherché à se rapprocher de la voie d'eau, déjà accessible aux péniches rhénanes, entre Nieffer et Mulhouse. C'est l'une des raisons majeure de son implantation à l'Ile Napoléon. Mais cette firme n'est-elle pas immédiatement accolée déjà à la petite voie d'eau, à Montbéliard ? Pour elle, il ne fait aucun doute que l'extension du canal à grande section jusqu'à Exincourt est la condition, dans l'avenir, de son maintien à Sochaux. Cette expansion est maintenant inscrite au Plan ; mais, il serait bien souhaitable d'assurer une liaison à grande section par la vallée du Doubs, jusqu'à la Saône à Saint-Symphorien. « Le débit relativement important du Doubs permettra de combiner l'aménagement de la rivière pour la navigation avec la création d'usines hydroélectriques » (107). Il est

(107) Conférence de M. René Graff, Directeur du port autonome de Strasbourg, faite à Baden-Baden le 13 octobre 1960, à l'Union des Chambres de Commerce rhénanes : « Le projet de liaison Rhin-Rhône ».

prévu vingt et une écluses, sur 164 km, pour racheter une dénivellation de 149 m.

Pour l'instant, les relations entre la France de l'Est, les Pays Rhénans et la France du Midi, par ce magnifique carrefour naturel, sont demeurées trop précaires : les lenteurs ferroviaires sont encore grandes, par suite d'un engorgement relatif des gares de Montbéliard et de Belfort ; la route n'est pas d'un débit suffisant entre Belfort et Lyon, malgré des rectifications de tracés et la mise à trois voies par tronçons, entre Clerval et Novillars. Les files de voitures et de camions sont longues dans les traversées de villages et les accidents se comptent par centaines, chaque année, alors qu'il faudrait de toute urgence, en même temps que l'électrification de la voie ferrée, créer une autoroute Mulhouse-Besançon-Dole. Jusqu'à ces réalisations, l'unité franc-comtoise est un vain mot ; car il est plus rapide de se rendre en automobile à Bâle, à partir de Montbéliard, que d'accéder à Besançon !

C. — L'inadaptation des structures administratives

Plus grave, peut-être, encore que les insuffisances des voies de communication, se révèlent, pour la croissance industrielle et urbaine de la porte d'Alsace, les multiples barrières administratives, l'enchevêtrement ou la dispersion des compétences, l'écartèlement entre des centres d'impulsion administrative périphériques. La croissance industrielle a créé une véritable entité économique régionale ; mais, les cadres administratifs anciens sont demeurés immuables ; seul, le District Urbain de Montbéliard, groupant 24 communes, a vu le jour en juillet 1959. Même dans ce district, il n'y a pas d'unité fonctionnelle : chaque ville et chaque bourg restent isolés les uns des autres.

Belfort n'administre qu'un petit territoire de 600 km² et demeure, au milieu de l'aire urbaine, un corps isolé, dont les seuls liens de dépendance indiscutable sont avec Paris, et dont les sources de financement viennent également de Paris à 90 % (108). Il en est le même pour Montbéliard. Le Pays de Montbéliard a été réuni à la France en 1793 : au hasard de découpages administratifs, il a été rattaché successivement à divers départements : Haut-Rhin, Haute-Saône, Mont Terrible, avant d'entrer définitivement dans le département du Doubs, et d'être intégré à la Franche-Comté, province économique des temps modernes. Il demeure donc une entité, qui ne s'est pas encore complètement amalgamée. Enfin, Mulhouse, depuis longtemps principale ville du Haut-Rhin, n'est qu'une sous-préfecture.

Les habitants de la Porte d'Alsace éprouvent quelque peu un sentiment d'isolement : leurs intérêts ne concordent guère avec les

(108) Voir J. Verrière, « Belfort... ». *Revue Géographique de l'Est*, 1964, n° 3.

métropoles administratives, qui les coiffent. Aussi, le courant des relations du Pays de Montbéliard avec Besançon a-t-il toujours été très faible, et réduit surtout aux relations administratives obligatoires qui, elles-mêmes, ne sont pas favorisées par la distance de 80 km séparant Montbéliard de son chef-lieu de département. D'autre part, et ce fait n'est pas négligeable, le Pays de Montbéliard resta, durant très longtemps, un fief protestant et libéral, dans un département foncièrement catholique et conservateur. Ces petites unités administratives que sont les arrondissements de Montbéliard et de Mulhouse et le Territoire de Belfort ne peuvent avoir, séparément, beaucoup d'audience auprès des Administrations Centrales et Régionales. Le découpage administratif régional devrait, nous semble-t-il, être repensé.

Ces divisions en petites unités s'accompagnent en même temps d'un *incroyable enchevêtrement des juridictions :*

Les Services de la S.N.C.F. de Belfort et de Montbéliard sont rattachés à la Subdivision de Mulhouse et, sur ce plan, la S.N.C.F. a bien compris le rôle de Mulhouse dans la vie économique de cette région. Mais, les Services des Ponts et Chaussées à Belfort dépendent de la Direction de Dijon, l'Enregistrement de Vesoul. Certaines directions économiques sont à Dijon (I.N.S.E.E.) (108 *bis*), à Dole (S.A.F E.R. de Franche-Comté), alors que le Préfet Régional de Franche-Comté est à Besançon. Ce système administratif dessert profondément la Porte d'Alsace. L'histoire, comme la géographie, rattachent le Territoire de Belfort à l'Alsace, et non à la Franche-Comté. Il est absolument illogique de rattacher Belfort à Besançon, et encore moins à Vesoul ou Dijon, mais plus encore, de séparer administrativement le Territoire de Belfort du Pays de Montbéliard et de la zone d'Héricourt, qui lui est rattaché par les liens économiques et historiques (seigneurie d'Etobon).

Alors qu'un plan d'urbanisme commun devrait être dressé pour l'ensemble de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt, cette zone relève de trois administrations départementales. Il en résulte une lenteur considérable dans les procédures, malgré une coordination relative, au niveau régional, à Besançon (108 *ter*).

En ce qui concerne l'E.D.F., la Porte d'Alsace occidentale est coupée en quatre subdivisions : Belfort, Montbéliard, Pont-de-Roide et Vesoul !

A l'heure où la centralisation administrative parisienne compromet la souplesse nécessaire au bon fonctionnement des rouages administratifs régionaux, cette décentralisation anarchique ne sert ni la Franche-Comté, ni l'Alsace, ni encore bien moins la Porte d'Alsace. Un problème de restructuration immédiate se pose, tout

(108 *bis*) Une direction de l'I.N.S.E.E. doit ouvrir ses portes en septembre 1969, à Besançon.

(108 *ter*) Le groupement d'urbanisme de l'aire urbaine a été créé en 1969.

au moins sur le plan économique et administratif. Les freins à l'expansion industrielle sont actuellement avant tout l'absence totale d'unité au sein des administrations.

Les barrières administratives étant ce qu'elles sont, il est toujours possible de les rendre inoffensives pour le développement de la Porte d'Alsace, en les coiffant par une autorité qui tiendrait compte des véritables réalités. Pourquoi ne verrait-on pas une Direction de l'Equipement Régional coiffant à la fois l'Alsace et la Franche-Comté et siégeant non plus à Colmar, mais à Mulhouse, avec une subdivision Alsace du sud et une subdivision nord-est Franche-Comté ? L'intérêt de cette Direction serait de « faire le pont » entre les circonscriptions d'action régionale, de prendre en main les problèmes d'adaptation de la Porte d'Alsace considérée comme un tout. Cette directoin répondrait à la fois à une nécessaire centralisation des Equipements et respecterait beaucoup plus l'autonomie des divers secteurs. Mais l'idéal serait de supprimer la tutelle de Dijon sur la Porte d'Alsace et d'installer une C.O.D.E.R. à Belfort, au cœur de l'aire urbaine principale de l'actuelle Franche-Comté (300 000 habitants contre 200 000 en 1968 à Besançon).

Cette Direction de l'Equipement pourrait s'occuper activement de résoudre l'insuffisance des C.E.S. et des Ecoles Primaires dans les zones urbaines nouvelles. Enfin le problème de l'autoroute régionale Mulhouse-Besançon ne peut être rapidement résolu que si une autorité unique peut faire effectuer, en même temps, les travaux, selon un plan d'ensemble, qui soit indépendant des intérêts opposés des autorités de tutelle régionale. L'exemple à suivre en matière administrative est de calquer la sous-division de l'Equipement de la Porte d'Alsace sur la subdivision S.N.C.F. de Mulhouse. Il est anormal aussi que pour les voies de communications, pour le Canal du Rhône au Rhin et pour le Port de Bourogne en particulier, le crédit global dépende d'administrations siégeant à Gray et à Dole !

Ce sont des cadres administratifs trop étroits ou trop vastes qui prennent les décisions en matière d'urbanisme et de voirie. La création du District de Montbéliard n'a pas réussi à vaincre les difficultés d'un plan d'ensemble. Seule, une direction régionale de l'Urbanisme est capable d'élaborer un schéma directeur cohérent supra-départemental, avec le concours des élus locaux qui ne se sentiront plus coiffés par des villes puissantes. « A l'heure actuelle, affirme A. Bailly (109), on ne peut plus développer une région comme la nôtre, en se basant sur les structures municipales. Celles-ci sont trop faibles, ou trop autonomes, pour aboutir à des résultats valables. C'est dans un cadre administratif et économique plus large que doit se bâtir l'aménagement d'une région économique importante. Il faudrait ne plus être limité par des barrières administra-

(109) Conclusion du D.E.S. de A. Bailly, *op. cit.*, mai 1966, p. 97.

tives comme celles des départements... Il est nécessaire de revoir les cadres d'une région (nouvelle) qui englobe Lure, Héricourt, Montbéliard, Belfort, Delle, Dannemarie et qui totalise une population de 350 000 âmes, dont il faudrait davantage tenir compte. »

Ce schéma-directeur d'aménagement ne doit-il pas être élaboré en tenant compte des actuelles orientations de l'expansion urbaine ? L'inadaptation actuelle de l'armature urbaine, aussi bien sur le plan des infrastructures commerciales et bancaires que sur celui des communications et des structures administratives ne peut être supprimée que dans la mesure où il sera tenu compte des orientations de l'expansion et du degré d'influence réelle des diverses agglomérations régionales.

CHAPITRE III

ORIENTATION DE L'EXPANSION URBAINE

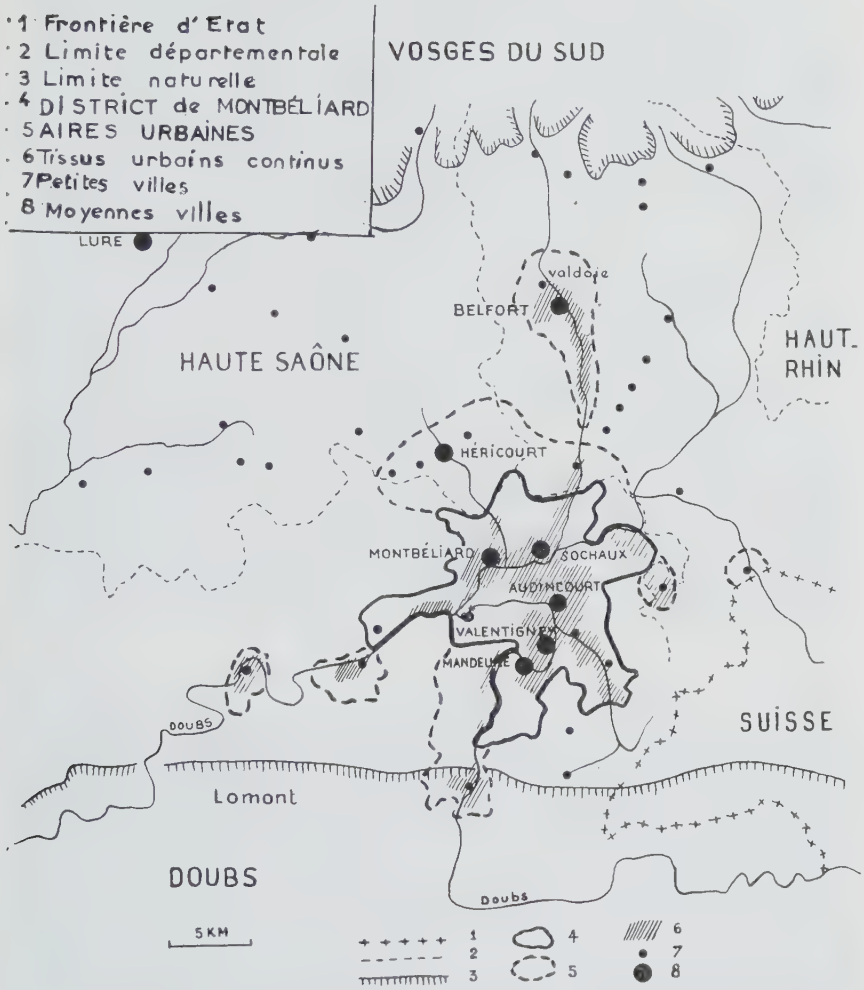
Le monolithisme industriel et ses servitudes ont engendré des orientations nouvelles dans l'expansion urbaine. Les vieux centres sont en voie de perdre leur rôle de catalyseur des activités secondaires et tertiaires. Par contre, de nouveaux pôles d'attraction sont en train de naître sur leur périphérie. Il en résulte une nouvelle organisation de l'espace urbain, fondée sur une plus grande spécialisation des fonctions : Z.U.P. et Grands Ensembles sont proprement zones d'habitat et de commerces courants ; des zones industrielles sont aménagées d'une part pour recevoir les usines, qui manquent d'espaces dans la proximité des centres-villes et, d'autre part, pour accueillir de nouvelles implantations plus ou moins sous-traitantes des grandes industries proches. La Porte d'Alsace abonde donc en structurations urbaines originales.

1) *L'aire urbaine de Belfort-Montbéliard : une nébuleuse urbaine polynucléaire.*

En 1962, la structure démographique de l'aire urbaine représentait un ensemble de 213 000 habitants (109 *bis*) : 33 % vivant à Belfort et à Montbéliard, 17 % dans six villes entre 5 000 et 10 000 habitants et 39 % dans des communes de moins de 5 000 habitants. C'est dire l'éparpillement en une nébuleuse, dont l'orientation générale demeure sensiblement Nord-Sud, perpendiculaire à l'axe Mer du Nord-Méditerranée. Cette situation est plus le résultat de l'anarchie urbaine du passé que d'un aménagement voulu. Seulement depuis quelques années, l'on s'est avisé, enfin, de donner des directions plus précises à cette expansion.

Ces directions commencent à se dessiner très nettement. En ce qui concerne les deux noyaux centraux de Belfort et de Montbéliard, la rénovation de la vieille ville va s'accompagner d'un détournement de la circulation qui ne lui est pas destiné. A Montbéliard, un boulevard circulaire, empruntant au Nord le cours de la Lizaine, qui va être couvert, puis contournant les Vieilles Halles de la place

(109 *bis*) Au recensement de 1968, l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard groupait 307 000 habitants (celle de Besançon : 200 800). La croissance en valeur relative de l'aire urbaine entre 1972 et 1968 est de 19 °/₀ (celle de Besançon 13 °/₀).



L' EXPANSION URBAINE AU COEUR DE LA PORTE d'ALSACE.

Denfert-Rochereau, utilisera au Sud l'actuelle avenue Carnot. De même, le centre de Belfort va être décongestionné par la création d'un boulevard de circulation Est-Ouest à travers le quartier de l'Esplanade et rejoignant la R.N. 19 aux limites d'Essert. De même, l'arrivée de l'autoroute de Mulhouse se faisant à Danjoutin, l'échangeur orientera la grosse circulation vers ce même boulevard médian par une bretelle routière contournant par l'Ouest les quartiers de la Pépinière et des Résidences. Autrement dit, il s'agit d'une adaptation de ces centres à une circulation traversière qui est appelée encore à se développer.

Au Sud, comme au Nord vers Giromagny, l'expansion urbaine semble pratiquement stoppée. Le Sud de l'aire urbaine est composé par les communes d'Audincourt, d'Hérimoncourt, de Seloncourt, de Valentigney, de Mandeure, pour ce qui est de l'Agglomération continue, et par la zone de Pont-de-Roide-Bourguignon, en ce qui concerne l'Agglomération en ordre lâche et au sens large.

Dans cette zone, la population ouvrière s'est beaucoup développée depuis la fin du XIX[e] siècle. Il existe encore à Pont-de-Roide de vieux quartiers ouvriers, parfois devenus taudis comme « l'Autriche », les « Casernes ». On a aussi construit beaucoup pour les Aciers PEUGEOT (quatre blocs H.L.M.), mais depuis la dernière décennie, la dépopulation sévit en amont de Pont-de-Roide vers Saint-Hippolyte (110). Le regroupement de la population se fait au cœur du Pays de Montbéliard.

La nébuleuse urbaine de Mandeure et de Valentigney est essentiellement un habitat de petits pavillons avec quelques zones de logements collectifs. A Mandeure, siège des Cycles PEUGEOT, on assiste aujourd'hui à une stagnation de l'habitat (111). Les 88 logements H.L.M. construits ne représentent, selon l'avis du Maire, qu'un dédoublement sur place d'une population ouvrière trop serrée. L'existence récente d'un « RAVI » dans la partie orientale de la Commune à « Beaulieu », a pompé presque toute la clientèle du commerce local, qui végète. A Valentigney, les Aciers et Outillages PEUGEOT, trop serrés contre le coteau calcaire, s'étirent en longueur de manière fort incommode et n'ont aucune possibilité d'extension. Valentigney n'a, du reste, pas de prétention aux primètres industriels (112), par suite de l'éloignement des voies ferrées à grande circulation. L'ensemble est un cul-de-sac ; c'est pourquoi, Valentigney est de plus en plus une cité-dortoir, qui a pu étendre son équipement urbain en s'annexant le Domaine des Buis pour le grand ensemble du même nom ; mais cette ville ne peut déborder vers l'Ouest, en raison de la présence des pistes d'essais et des Laboratoire de la Forêt de Belchamp, appartenant aux Automobiles PEUGEOT et qui servent également aux essais de RENAULT, depuis 1967. Ces pistes et ces laboratoires sont à la pointe de la recherche en automobile.

En dehors du Domaine des Buis et hormis un seul groupe de petits immeubles à trois ou cinq niveaux, l'habitat est partout constitué de pavillons avec jardinets ; mais, ces lotissements individuels sont peu à peu freinés par suite des insuffisances de l'équipement et de dessertes routières assez incommodes vers Sochaux. La poussée des pavillons vers l'Ouest va être aussi arrêtée par la nécessité de prévoir une déviation à grand trafic rejoignant

(110) Renseignements fournis par M. le Maire de Pont-de-Roide.
(111) Renseignements fournis par M. le Maire de Mandeure.
(112) Opinion de M. le Maire de Valentigney qui nous a fourni beaucoup d'informations.

(Cliché Cycles PEUGEOT).

Deux aspects de Valentigney (Doubs).

directement la route de Montbéliard à celle de Mathay par le Domaine des Buis. Ce dernier se dédouble en 1967-1968 au-dessus de la vallée du Doubs, en direction de l'Ouest-Nord-Ouest, mais c'est dans le cadre de la concentration du personnel de la S.A. Peugeot de Sochaux et, par conséquent, en fonction du pôle sochalien, et non de Valentigney, dont la fonction de cité-dortoir se confirme ; car, l'agglomération de Montbéliard s'ordonne de plus en plus, comme l'avait déjà souligné P. Claval (113), autour des usines de Sochaux et du futur centre urbain montbéliardais de la Petite-Hollande. La « vieille route de Sochaux », l'ancien axe routier et urbain Ouest-Est, qui traversait de part en part les usines d'Automobiles, va être englobée dans la zone des usines. Une part importante des cités anciennes de Peugeot au pied de la colline de la Chaux qui domine les usines, sont en voie de destruction au profit des parkings et parcs de stockage des Usines d'Automobiles. Une route relie déjà directement les usines de Sochaux aux cités et grands ensembles « des Fougères » à Grand-Charmont et de Béthoncourt-Champvallon, de même qu'une autre route directe relie les « Buis » de Valentigney aux usines de Sochaux ; c'est une étoile de voies nouvelles convergeant sur Sochaux (114). De la sorte, les usines sont devenues le cœur de la nouvelle cité, aux dépens de l'axe de la vallée de la Lizaine (vieux Béthoncourt) et du vieux centre-ville de Montbéliard.

Bien plus, l'autoroute de Mulhouse va passer exactement au Sud des Usines Peugeot, sur la berge de rive gauche de l'Allan, au cœur même de cette étoile de nouvelles bretelles routières. Un important échangeur routier est en voie de création, au pied même du coteau de la Petite Hollande, au Sud-Est de Montbéliard et au Sud-Ouest des Usines Peugeot de Sochaux, qui se trouveront ainsi aisément reliées à Belfort et surtout à Mulhouse, en même temps que les ports fluviaux d'Exincourt et de Bourogne s'associeront par une longue bande Sud-Ouest-Nord-Est, le long de la vallée de l'Allan, où se situeront les futures zones d'expansion industrielle.

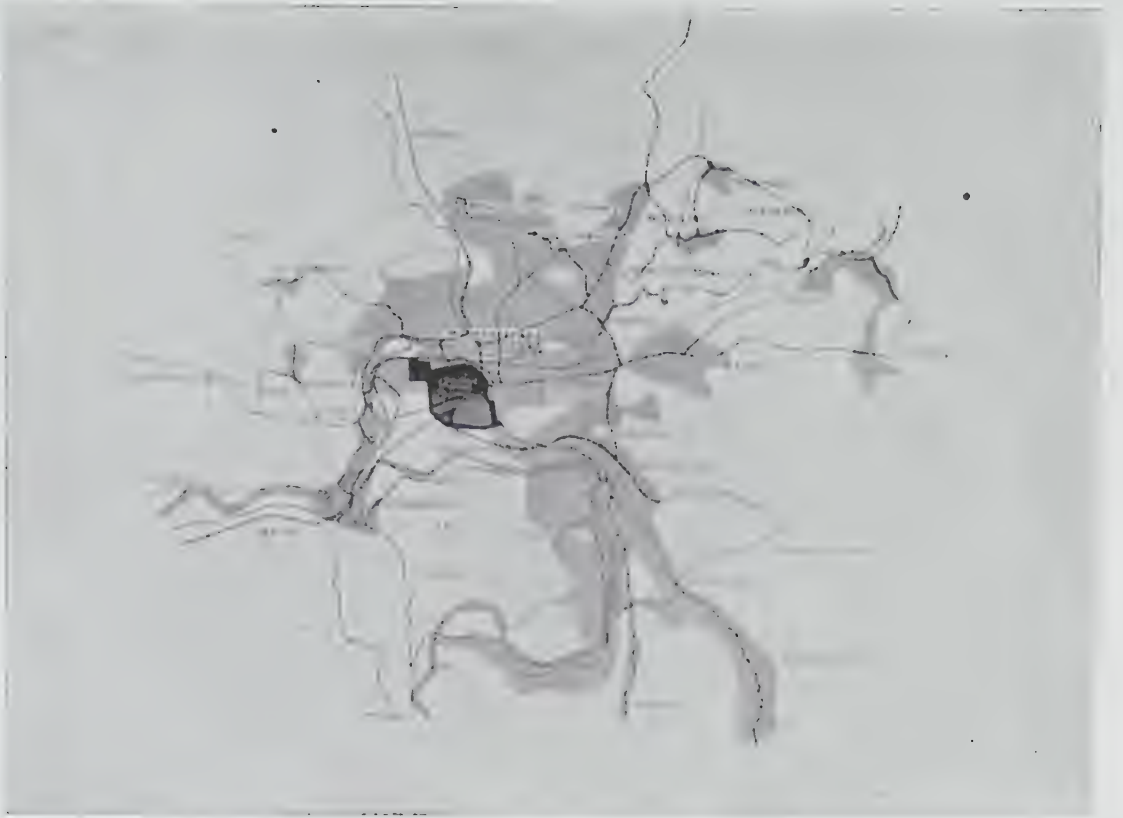
La zone d'habitation urbaine de la « Petite Hollande » apparaît déjà comme une puissante zone résidentielle (programme de 4 800 logements) complétant (sur 138 ha) les noyaux urbains déjà existants, mais aussi constituant le pôle d'attraction central, grâce à sa zone commerciale, très concentrée, son centre administratif (Sous-Préfecture, nouvelle Mairie) son centre culturel et sportif (stade, piscines). La Z.U.P. (115) abritera 20 000 habitants en 1975.

La zone commerciale se situera à proximité immédiate de l'échangeur routier, entre la « Petite Hollande » actuelle et le territoire d'Exincourt, là où se trouvent déjà des entrepôts de commerce de gros ; elle pourra aussi recevoir son ravitaillement, et par l'autoroute

(113) P. Claval, « Croissance de l'agglomération montbéliardaise », *op. cit.*, p. 451.

(114) Il ne faut pas oublier, en effet, que la croissance s'effectue dans une zone comprise entre deux et quatre kilomètres autour des usines de Sochaux.

(115) Z.U.P. : Zone à Urbaniser en Priorité.



(Cliché « Est Républicain », Montbéliard).

La Nébuleuse urbaine du District Urbain de Montbéliard (170 000 habitants en 1968)
avec sa Z.U.P. de la « Petite Hollande ».

et par le port fluvial d'Exincourt. Elle est destinée, selon les édiles municipaux montbéliardais consultés, à recevoir l'un des plus gros centres commerciaux (38 points de vente) de la France de l'Est (116).

La nouvelle organisation urbaine du District Urbain recherche la création d'un point d'attraction centrale permettant enfin de *vertébrer l'agglomération*, de constituer une véritable grande ville de 250 000 habitants. Nous avons vu déjà la faible représentation du secteur tertiaire, qui s'est même accentuée ces dernières années dans le District (10,3 % de la population totale en 1954, 8,6 % en 1962 contre 17 % moyenne française). A l'horizon 1975, le rapport du S.E.R.E.T.E.S. escompte le retour au pourcentage de 1954, soit 10,3 % de la population ; mais, les travaux en cours permettront certainement d'accroître encore ce pourcentage et de revenir ainsi progressivement à un équilibre, que le monolithisme industriel avait fait disparaître. Le rapport S.E.R.E.T.E.S. (117) constate, en effet, que le développement du « tertiaire noble » (activités culturelles, commerce de luxe, hôtellerie et loisirs) se heurte jusqu'ici à l'urbanisation diffuse, « le centre important, attractif et rapidement accessible n'existant pas au niveau exigé ».

Pour que cette urbanisation diffuse cesse, le rapport du programme de modernisation et d'équipement de l'agglomération (1966) propose de faire de Montbéliard un noyau central neuf, au sein d'une agglomération de 300 000 habitants en 1985, englobant Belfort et sa zone d'attraction. Ce serait alors la ville-maîtresse de la Porte d'Alsace, avec sa « city » d'affaires et ses zones industrielles puissantes et continues de Sochaux à Bourogne (Territoire de Belfort) ; la Z.A.D. (118) (de 100 ha) qui a été créée, à l'Est de la Z.U.P. et dans son prolongement, ainsi que l'autoroute, dans son trajet entre Audincourt et Montbéliard, « constitueraient, pour l'avenir, les pièces maîtresses de cette conquête du tertiaire ».

Mais n'est-ce pas décapiter Belfort de son rôle actuel de ville-maîtresse de la Trouée de Belfort ? De fait, les nouvelles orientations urbaines et industrielles ne s'exercent pas plus au profit futur de Montbéliard que de Belfort. Belfort est séparé du Port de Bourogne par un « no man's land » rural assez important. L'autoroute E 44 Mulhouse-Beaune évitera Belfort par le Sud (Danjoutin), mais traversera de part en part le District Urbain de Montbéliard *dans son axe médian*. Sans doute, dès maintenant, les fonctions tertiaires de Belfort débordent-elles largement sur une partie des cantons d'Héri-

(116) Ces renseignements nous ont été aimablement communiqués par MM. les maires-adjoints et M. le Secrétaire général de la Mairie de Montbéliard ; nous leur renouvelons nos remerciements.

(117) S.E.R.E.T.E.S. : Programme de modernisation et d'équipement du district urbain de Montbéliard, deux rapports ronéo, novembre 1963.

(118) Z.A.D. : Zone d'Aménagement Différé, où l'Administration jouit d'un droit de préemption.

court et de Champagney, dans le département de la Haute-Saône, et elles concernent une population de 130 000 habitants ; Belfort « ville-maîtresse » étend, d'autre part, son influence sur le secteur socio-économique de Delle. La présence de l'Ecole Nationale d'Ingénieurs, la réalisation d'établissements d'enseignement supérieur (ouverture d'un I.U.T.) (119) maintiennent à Belfort un rôle non négligeable de ville-maîtresse possible de la Porte d'Alsace.

Cependant, Montbéliard, à son grand regret, n'a pas pu obtenir la création d'un I.U.T. sur son territoire ; aussi réclame-t-elle une parité égale avec Belfort, en ce qui concerne les équipements tertiaires et particulièrement le « tertiaire noble ». L'Etude d'armature urbaine de Franche-Comté de mai 1966 (120) propose donc un important effort, en vue de développer à Montbéliard les fonctions tertiaires et commerciales grâce à la Z.U.P. où, dit l'étude, « la fonction tertiaire devra nécessairement y occuper une place plus importante et prendre le pas sur la fonction résidentielle ; un semis désordonné de la fonction tertiaire doit être écarté pour éviter notamment de rendre plus difficile une organisation rationnelle des transports en commun », ce qui revient à dire que la Z.U.P. aura un *secteur commercial très concentré,* fournissant toute la gamme des services commerciaux. Mais, le pouvoir attractif du vieux centre urbain de Montbéliard ne risque-t-il pas alors d'être totalement compromis, si une liaison commode comportant des transports en commun fréquents n'est pas réalisée parallèlement ? La complémentarité serait préférable à l'autonomie réciproque. Et ceci est vrai également en ce qui concerne les centres urbains de Belfort et de Montbéliard, qui gagneraient à une complémentarité rationnellement organisée.

La querelle serait vaine de toutes manières, puisque la zone industrielle et portuaire d'Etupes-Exincourt (530 ha) et celle de Bourogne (185 ha), pratiquement soudées à l'avenir, sont destinées à être un ensemble commun à l'aire urbaine et, fatalement, un nouveau pôle d'attraction, puisque des implantations industrielles sont prévues et, par conséquent, de nouvelles zones d'habitations sur Bourogne, et sur Moval. Le site sera à la fois industriel et urbain : industriel dans la large vallée moyenne de l'Allaine (ou Allan), urbain sur les cotaux et interfleuves calcaires qui la bordent (et actuellement encore surtout forestier). *La Z.A.D. pourrait être, du reste, retenue comme site de développement principal.*

Il ne s'agit pas d'implanter dans ces zones de petites industries sous-traitantes. Celles qui existent sont maintenant suffisamment abondantes et variées. Nous faisons nôtres les conclusions du rap-

(119) I.U.T. : Institut Universitaire de Technologie.

(120) Etude de l'Inspection générale de la Construction, circonscription de Franche-Comté, en collaboration avec le Bureau départemental d'Etudes d'Aménagement du Haut-Rhin.

port Saint-Hillier (121) de février 1967 : « Ce n'est pas par une multitude extrêmement problématique de petites industries nouvelles que l'on résoudra le problème posé, mais seulement par l'implantation de grandes usines recherchant un personnel de haute qualification et, dans toute la mesure du possible, indépendantes de l'industrie automobile ou de la construction électrique. Cela implique deux obligations impératives :

— le jumelage de Belfort et de Montbéliard pour créer une agglomération dotée de services et d'une infrastructure d'accueil correspondant aux besoins d'unité de production importante,

— la réservation de superficies suffisamment vastes pour accueillir des unités de production importantes. »

Cependant, jumelage ne signifie nullement absorption : il s'agit bien plutôt d'une association à parité égale, regroupant entre deux noyaux anciens et deux noyaux nouveaux (Z.U.P. de Montbéliard et zones industrielles s'étendant d'Exincourt à Bourogne-Moval) une vaste nébuleuse-aire urbaine polynucléaire, dont l'expansion ne peut plus être en tache d'huile, mais, au contraire, linéaire, dans le sens S.O.-N.E., selon l'axe routier, c'est-à-dire vers l'Alsace et Mulhouse, appelée à former l'autre ensemble urbain complémentaire de la Porte d'Alsace.

On peut très bien comparer cette structure à ce qui est en train de se réaliser dans l'aire urbaine métropolitaine Thionville-Metz-Nancy. Là aussi, existait à l'origine un trinôme de villes à rayonnement concurrentiel. La vallée de la Moselle canalisée est devenue le grand axe des nouvelles zones industrielles et urbaine. Comme dans la Porte d'Alsace, les industries métallurgiques tendent à quitter les vallées encaissées, où elles manquent de place, pour les larges berges plates de la vallée de la Moselle. En même temps, une vaste banlieue avec semis de pavillons et de grands ensembles s'est édifiée. Cette banlieue se développe maintenant en fonction des Z.U.P. et zones industrielles de Metz-Thionville, qui tendent à constituer une agglomération continue, également polynucléaire et également liée à un autre centre à secteur tertiaire plus développé et à rayonnement plus accentué : l'agglomération de Nancy. Tôt ou tard, par Dieulouard, Pont-à-Mousson, *un ensemble urbain continu se constituera à proximité du canal à grande section*, l'une des branches futures de l'axe Mer du Nord-Méditerranée, l'autre branche étant justement le canal à grand gabarit de la Porte d'Alsace. L'analogie est frappante et les concepts d'organisation identiques : la région industrielle et urbaine s'ordonne autour d'un grand axe de circulation, source de matières premières et débouché facile de produits ouvrés.

L'agglomération fixée sur le passage est fatalement polynucléaire ; car, les noyaux anciens subsistants répondent à des points

(121) Rapport Saint-Hillier, février 1967 : « L'Agglomération industrielle de Belfort-Montbéliard. Association industrielle Belfort », 24 p.

de fixation de la vie humaine, lesquels jouent encore un rôle relatif : site défensif (Metz et Belfort), grande gare de triage (Mézières-les-Metz-Mulhouse-Ile Napoléon), centre administratif et commercial de certaines mines et entreprises, services engendrés par la vie industrielle et installés aux nœuds de communications gardés par leurs forteresses (Belfort et Metz). Mais ces nœuds vitaux sont vaincus aujourd'hui par les lois de la concentration industrielle, par le monolithisme, qui engendre une certaine dévitalisation et une remise en cause de leur aire d'influence. Il s'agit de desserrer l'agglomération monocentrique de Belfort et, au contraire, de mieux structurer l'agglomération polycentrique de Montbéliard, selon l'hypothèse n° 1 retenue par le schéma directeur. Mais si l'on applique à l'aire urbaine les conceptions linéaires de Le Corbusier, on peut tout aussi bien imaginer des développements urbains en chapelets, selon les axes ferroviaires Belfort-Héricourt-Montbéliard, selon l'axe routier Giromagny-Valentigney, avec la Z.A.D. de Moval, comme site de développement principal. Cette hypothèse ne nous semble pas regrouper correctement les noyaux urbains en chapelets, alors qu'une urbanisation linéaire fondée sur l'axe autoroutier nouveau et l'axe du Canal du Rhône au Rhin nous apparaît correspondre bien mieux aux directions futures de l'essor industriel, qui est l'élément catalyseur de l'aire urbaine.

Seules, les petites villes plus éloignées des zones de concentration industrielle conservent leur indépendance urbaine, mais subissent, cependant, les contrecoups de ce monolithisme industriel dans leur expansion, soit en perdant une certaine population et des industries, soit en bénéficiant d'un regain de vitalité grâce à des industries sous-traitantes qui s'y sont implantées, et qui attirent de nouvelles couches de population industrielle et rurale aux dépens des campagnes avoisinantes et des petites villes échappant à cette influence.

2) *Problèmes d'expansion des petites agglomérations périphériques à vocation industrielle : Luxeuil et Lure, Altkirch et Thann.*

Ces quatre villes ont joué, jusqu'à maintenant, le rôle de centres-relais. Après s'être dépeuplées, sous l'effet des difficultés de leurs industries moyennes, qui n'arrivaient pas à empêcher leur meilleur personnel de les quitter, au profit des grands constructeurs de Belfort-Montbéliard et de Mulhouse, elles connaissent, maintenant, un regain de vitalité. Elles sont même obligées d'organiser des zones d'accueil pour de nouvelles industries et de nouvelles populations, de telle sorte que leur physionomie se transforme, que leur centre se dote de services commerciaux et administratifs meilleurs, et que leur équipement culturel et sportif s'améliore, comme leur accueil hôtelier. Ce sont, de nouveau, des satellites-relais actifs.

L'agglomération de Luxeuil (Haute-Saône), à l'extrémité N.O. de la Porte d'Alsace, est, au contact de la Vôge gréseuse au N.O.,

des Vosges au N.E. et des plateaux calcaires de Haute-Saône au Sud. Luxeuil se situe dans une petite dépression en forme de croissant. Sa position est moins bonne même que celle de Saint-Loup-sur-Semouse, plus au N.O. et de Lure au S.E. ; car, une cuesta ferme ses horizons vers le S.O. ; elle n'a pas de relations naturelles très faciles avec Vesoul et avec Plombières ou Epinal. Luxeuil, cependant, a connu ces dernières années une étonnante progression.

(Cliché Mairie de Luxeuil-les-Bains).
Luxeuil-les-Bains.

Ces progrès se marquent par la construction de près de 2 000 logements civils et militaires. L'expansion s'est faite d'abord vers l'Est avec le quartier de Monvalot sur une butte dominant la vieille ville. Ce nouveau quartier, construit depuis 1950, comprend, à la fois, des blocs H.L.M. et une cinquantaine de maisons individuelles. « Ici, habitent 1 200 personnes, dont une très forte proportion de jeunes, puisqu'on y implante par priorité — en principe — les familles nombreuses : 47,60 % de moins de 20 ans, 2,13 % seulement dépassant 65 ans. L'essentiel de la population est ouvrière, mêlée surtout dans les maisons individuelles, de quelques artisans et cadres inférieurs ou moyens » (122). Mais l'expansion récente s'effectue essentiellement vers l'O.-S.O. à la « Cité de l'Air » et au

(122) R. Chapuis, « Chronique comtoise : Luxeuil-les-Bains ». *Revue Géographique de l'Est*, n° 1-2, p. 226.

« Quartier Messier » sur le flanc et sur le sommet des collines boisées qui dominent la ville. Ce quartier, qui abrite environ mille personnes, est composé de neufs blocs H.L.M. et de quelques maisons individuelles. Il est délibérément situé à proximité de la voie ferrée Belfort-Epinal-Nancy, et d'une nouvelle zone industrielle, destinée à des implantations nouvelles d'usines (qui se font attendre).

Car il ne faut pas s'illusionner, la croissance est beaucoup plus liée à la base aérienne qu'au dynamisme industriel. Toutes les activités traditionnelles ont disparu ou se reconvertissent péniblement. Une Municipalité dynamique s'est efforcée d'attirer des entreprises nouvelles et y a partiellement réussi.

L'affaire de l'Usine Mieg, par exemple, a été rachetée en 1963 par le grand groupe textile lillois Prouvost-Masurel, qui y a installé sa filiale, la France-Européenne de Transformation Textile, faisant maintenant travailler 170 personnes au moulinage des fils synthétiques. C'est une reconversion réussie, appelée à un certain développement et à faire vivre une main-d'œuvre féminine sous-développée.

La Municipalité a imaginé d'édifier au Quartier Messier une usine, selon le principe de la location-vente. Cette usine, créée en 1960, fut occupée par la S.E.M.A., Société parisienne qui emploie 75 ouvriers au travail du plastique et des toiles fortes, et fabrique sur commande des articles qui vont du tuyau flexible aux habits militaires ! Des capitaux roannais sont également venus s'implanter en 1964 dans des bâtiments industriels désaffectés : les Tissages de Luxeuil. Cette usine fabrique du tissu éponge, surtout à destination de l'Intendance Militaire. Jusque-là ce sont donc les militaires, qui maintiennent, pour une grande part, les activités de Luxeuil.

Plus importante, peut-être, pour l'expansion future est l'installation, dans la zone industrielle Ouest, de l'Usine Métallurgique Fiday de Schaffouse (Suisse), qui commence à fabriquer, depuis 1967-1968, des moyeux et tambours de freins pour camions. L'Usine Fiday, à capitaux suisses, mais aussi américains (Fischer-Dayton), n'a pratiquement que deux clients : Berliet à Lyon et Saviem à Suresnes. Or, cette dernière firme est étroitement liée à la R.N. Renault et va, sans doute, travailler également en étroite liaison avec le Groupe Peugeot pour les camions et camionnettes. L'usine doit pouvoir porter son effectif à plus d'une centaine d'ouvriers. Mais cela suffira-t-il à maintenir l'expansion urbaine de Luxeuil ? Celle-ci est, avant tout, pour l'instant, liée à la croissance d'une des plus importantes bases aériennes françaises d'avions *Mirage IV*, vecteurs de l'arme atomique ; or ceux-ci seront peu à peu remplacés par des fusées, cette nouvelle stratégie balistique fera disparaître l'activité liée à la base aérienne. Alors, l'expansion urbaine de Luxeuil risque d'en souffrir, à moins qu'elle n'ait réussi à vaincre

son sous-équipement industriel et tertiaire, grâce surtout, à notre avis, à la sous-traitance dans l'industrie de l'automobile.

C'est ce même sous-équipement, qui préoccupe la municipalité de *Lure*, rivale de Luxeuil et un peu moins peuplée (8 900 contre 10 300 en 1968) (123). Après une crise liée à la disparition de plusieurs entreprises et à une hémorragie de main-d'œuvre vers Sochaux, Lure se développe de nouveau, grâce à plusieurs usines reconverties qui ont un carnet de commandes bien rempli, et grâce aux conditions nouvelles créées par la « surchauffe économique » autour de Sochaux-Montbéliard. Lure joue un rôle de ville-dortoir pour 250-300 migrants quotidiens qui vont travailler à Sochaux, à Belfort ou à Ronchamp. La ville bénéficie de ces hauts salaires en se développant vers le Nord (lotissement des Gleux où les trois quarts des pavillons individuels sont la propriété d'ouvriers de Peugeot). Mais la ville entend ne pas être seulement un centre-relais et une ville-dortoir. Son activité commerciale se développe, puisque le produit brut de la taxe locale a doublé entre 1960 et 1967 (448 000 à 890 000 N.F.), augmentation à laquelle a contribué la création d'un supermarché en 1966, à proximité de la gare. Son activité industrielle peut encore se développer ; car, elle dispose à la fois de terrains favorables (création d'une zone industrielle à l'entrée occidentale de Lure entre la R.N. 64 menant à Luxeuil, la R.N. 19 et la voie ferrée Nancy-Belfort) et de main-d'œuvre disponible, surtout féminine. Lure est appelée à être un centre industriel satellite de la grande zone industrielle de Belfort-Montbéliard. La Municipalité de Lure évalue à 300 et même 400 ouvriers masculins la main-d'œuvre potentielle disponible, ce qui permet la création d'une usine moyenne.

Altkirch peut-il devenir parallèlement, dans le Haut-Rhin, satellite industriel de Mulhouse ? Cette ville est encore avant tout le grand centre rural du Sundgau, malgré sa puissante cimenterie. Son marché de porcelets est fréquenté chaque jeudi par les agriculteurs. Ses commerces sont fonction encore du monde rural. Altkirch est une ville de passage et une ville-dortoir aux limites de la grande banlieue de Mulhouse. Contrairement à la situation commerciale de Lure, le commerce d'Altkirch est peu actif ; car Mulhouse est proche (à 17 km). La ville ne compte que 4 800 habitants au recensement de 1968 (124). Altkirch risque de devenir, plus que jamais, une ville-dortoir avec l'électrification Mulhouse-Dole ; cependant, un plus vaste essor industriel est probable, dans la ville même, car le canal à grande section passera à 3 km au N.O. Là, à proximité du futur escalator géant, un port d'embarquement est prévu pour la cimenterie. A proximité également, une zone industrielle de 100 ha est déjà projetée, sur le territoire de la commune de Heidwiller.

(123) Renseignements fournis par MM. les Maires et Secrétaires de Mairie de Luxeuil et de Lure, avril 1968.

(124) Renseignement fourni en avril 1968 par la Mairie d'Altkirch.

Dans le cas de *Thann,* l'expansion urbaine s'effectue de manière linéaire, en amont, vers Bitschwiller-lès-Thann, et surtout en aval, à proximité des usines Potasse et Produits Chimiques, dont les périmètres s'étendent vers l'Est le long de la voie ferrée. Déjà, de nombreuses villas s'égrènent le long de la route menant à Cernay et à Mulhouse. Mais cette expansion sera-t-elle stoppée par la décision récente des M.D.P.A. d'effectuer leur propre utilisation des chlorures de sodium et de potassium, à proximité du Grand Canal d'Alsace ? Thann, contrairement à Altkirch, conserve son indépendance de centre-relais à fonction industrielle.

Ces petites villes demeurent donc des centres-relais, où certaines industries se conservent et même se renouvellent, où des périmètres industriels nouveaux sont aménagés dans l'attente de nouvelles implantations satellites des grandes firmes. Centres-relais, mais aussi cités-dortoirs, elles sont moins autonomes ; et leur essor futur est lié aux deux pôles industriels et urbains de Belfort-Montbéliard à l'Ouest, de Mulhouse à l'Est. Deux petites agglomérations conservent cependant leur pleine autonomie de croissance, parce que ce sont des villes frontalières : Delle et Saint-Louis-Huningue.

3) *L'expansion urbaine liée à l'activité frontalière.*

Indépendants en quelque sorte du monolithisme industriel, deux secteurs frontaliers se développent rapidement grâce, pour une bonne part, à des entreprises suisses ou à capitaux franco-suisses, installés en territoire français et bénéficiant d'une main-d'œuvre disponible, attirée par des salaires élevés : Delle et Saint-Louis-Huningue.

Delle, au recensement de 1968 (125), compte 6 600 habitants et dispose de dix entreprises de plus de 20 personnes. Les principales usines sont groupées de part et d'autre de la voie ferrée Belfort-Porrentruy, l'usine Thecla surplombe même la nouvelle gare internationale. Au Nord de la ville existe déjà une véritable zone industrielle, avec trois usines importantes spécialisées dans la fourniture des fils et matériel électriques. L'expansion urbaine a été importante depuis la décennie 1955-1965 : 525 logements ont été construits. L'expansion s'effectue, pour une bonne part, vers l'Est, sur la colline dominant la gare internationale. Elle se présente, dans ce quartier de la Voinnaie, sous forme de pavillons et même de villas, mais également d'immeubles à cinq niveaux. Ce quartier est doté d'un centre commercial. A l'Ouest, au lieu-dit « Sur les Vignes », un lotissement de 83 logements collectifs, en quatre petits blocs, et une centaine de pavillons, en accession à la propriété, ont été également édifiés.

Les sociétés industrielles les plus importantes ont subventionné elles-mêmes tous les membres de leur personnel, qui construisent

(125) Renseignements fournis en avril 1968 par la Mairie de Delle et M. le Maire de Delle.

leur pavillon ; car elles avaient intérêt à les fixer sur place. La Société Thecla, par exemple, a créé un lotissement de trente pavillons, à proximité de l'usine, pour ses cadres. La Société Industrielle de Delle (S.I.D.) a cédé à prix réduit à la Société Anonyme d'H L.M. des terrains pour l'établissement du lotissement de la rue de la Paix. Une nouvelle cité scolaire avec C.E.S. et C.E.T. au Nord-Ouest de la vieille ville à proximité du lotissement « Sur les Vignes ». Depuis fin 1966, la gare internationale est en pleine exploitation et favorise autour d'elle un développement du secteur tertiaire (importance des bâtiments de la Sûreté Nationale et des Douanes). A l'Ouest de la gare internationale, la canalisation de l'Allaine permettra l'extension des parkings, la création d'une piscine et au Sud-Est de la ville, à proximité même de la frontière, la création d'une Z.U.P. de 400 pavillons avec établissement d'un centre socio-culturel. En même temps, une autoroute internationale avec deux échangeurs, au Sud de la ville, à la sortie de la frontière d'une part et au Nord, entre les usines Sidebo et Amstutz, d'autre part, sera dans l'avenir un élément fixateur d'habitats et de commerces.

En outre, la circulation, qui traverse actuellement malaisément la vieille ville, en direction de Montbéliard, doit être détournée depuis l'échangeur du Nord jusqu'à l'actuelle route de Montbéliard en contournant par le Nord la nouvelle cité scolaire et le lotissement pavillonnaire « des Vignes ». Sans être une grande ville, Delle bénéficie de la proximité de la Suisse pour de nombreux échanges commerciaux : un Suma, récemment construit, fait d'excellentes affaires, grâce en partie aux habitants de la ville suisse voisine de Boncourt, où se trouve la principale manufacture de tabac de la Confédération : Burrus.

Le développement de Delle demeure néanmoins lié à celui de ses industries ; or, l'expansion de celles-ci est actuellement freinée faute de logements « aidés » ; certaines usines delloises ont dû faire appel à la main-d'œuvre portugaise et yougoslave, évidemment « casernée », alors que l'on craint le sous-emploi et même le chômage masculin dans la région. La croissance urbaine ne suit pas bien la croissance industrielle. Le futur port de Bourogne, en provoquant l'implantation d'industries du Canton de Berne, plus au Nord, ne va-t-il pas compromettre cette expansion urbaine, pourtant déjà très modérée ?

La zone frontalière de Saint-Louis-Huningue (32 500 habitants en 1962) connaît, elle aussi, une puissante expansion, liée à sa situation de banlieue de Bâle en territoire français. La ville de Saint-Louis s'étend linéairement, l'axe Nord-Sud étant prépondérant. La zone urbaine de Huningue s'est développée rapidement, grâce aux nombreuses implantations industrielles à capitaux suisses, situées pour la plupart à proximité de Bâle et du Rhin.

Jusqu'à ces dernières années, Saint-Louis vivait surtout de sa gare internationale et du trafic frontalier (trafic actuel de 1 000

wagons par jour en moyenne vers la Suisse). Quatre secteurs sont en voie d'expansion et de transformation :

1) Le centre-ville, où un certain nombre de vieux immeubles et de vieux magasins ont fait place à des constructions neuves et à de grands magasins collectifs.

2) Le quartier de la Gare, au Nord, est devenu le centre d'une vaste zone de rénovation urbaine (580 logements ont été prévus).

3) A l'Ouest de Saint-Louis, sur Bourgfelden, s'est développé un vaste lotissement, comportant une quinzaine de grands immeubles collectifs dominant un habitat pavillonnaire, à proximité d'un important collège technique, et à deux pas de la frontière suisse (entrée touristique).

4) A Huningue, une autre zone d'expansion s'est développée, au Sud, entre les agglomérations de Saint-Louis, Huningue et Bâle, avec trois puissantes usines de produits chimiques. C'est la zone industrielle Huningue-Sud, intéressant environ 90 ha. Une autre zone industrielle (Huningue-Nord), d'une superficie de 95 ha, s'étend sur 2 km 400 et une profondeur moyenne de 500 mètres, à l'arrière d'une zone portuaire en bordure du Rhin. Dans la zone portuaire, dont la réalisation et l'exploitation ont été confiées à la Chambre de Commerce de Mulhouse, une dizaine d'entreprises ont conclu en 1966 des contrats d'option. Le tonnage du port de Huningue est actuellement de 400 000 tonnes. Il doit être porté à 2 millions de tonnes. On a créé un port rhénan des trois frontières, organisme public chargé d'équiper ces zones industrielles et portuaires.

La ville de Huningue, coincée entre ces zones, se développe peu. Elle a surtout un habitat pavillonnaire. L'agglomération, qui s'étend maintenant vers l'aéroport de Bâle-Mulhouse, sur le territoire de la commune de Blotzheim, a pris la forme de bandes parallèles entre zones vertes ou voies ferrées, dont la base longe la frontière franco-suisse et le sommet atteint Saint-Louis-la-Chaussée. Une nouvelle ville de 4 000 logements est en cours d'élaboration à Saint-Louis-la-Chaussée, en rapport avec l'expansion de l'aéroport.

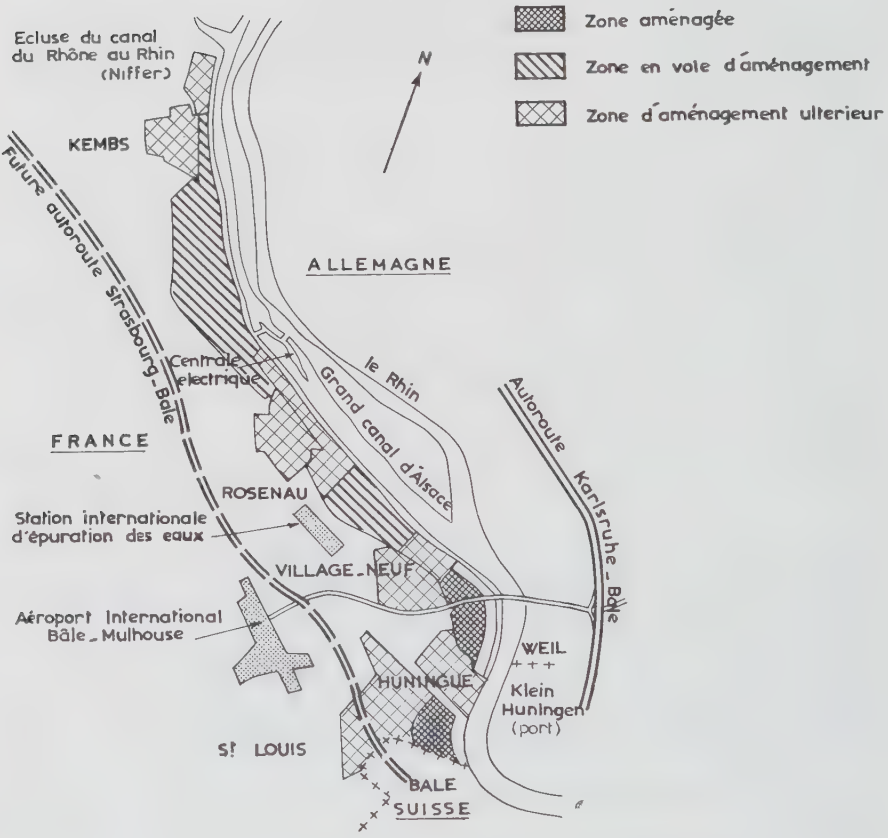
La physionomie générale de l'agglomération est maintenant la suivante :

a) A l'extrémité orientale, le Rhin est bordé par la zone portuaire et industrielle ; la présence de quelques étangs a permis d'aménager ceux-ci pour la pêche et d'organiser autour une promenade avec des bancs.

b) A l'Ouest de cette zone, se trouve tout un chapelet de zones résidentielles, surtout en pavillons avec jardinets : la ville de Huningue au Sud, la cité de Village-Neuf, centre de cultures légumières en petites propriétés maraîchères, plus au Nord Rosenau et Kembs.

c) A l'Ouest de ce chapelet de zones résidentielles, se trouve une bande qui demeure (et demeurera encore longtemps) réservée à la traditionnelle culture maraîchère.

L'AMENAGEMENT DU COIN FRONTALIER



d) Plus à l'Ouest, et parallèlement au premier chapelet résidentiel, se trouvent les cités de Saint-Louis, au Sud, et de Saint-Louis-la-Chaussée et Barteinheim-la-Chaussée au Nord, où va se situer la nouvelle Z.U.P. de 4 000 logements, liée à l'essor de l'aéroport de Saint-Louis.

e) Une « deuxième zone verte » est constituée par l'aéroport, le tracé de la future autoroute internationale, les routes et voies

ferrées actuellement existantes, et la route (suisse) de l'aéroport qui traverse Saint-Louis en tranchée.

f) A l'extrémité occidentale, se trouve le troisième chapelet de zones résidentielles, au Sud Hégenheim, au Nord Hésingue, Blotzheim et Bartenheim, où les grands ensembles dominent les pavillons, eux-mêmes submergeant les vieux villages.

C'est une application intégrale de la « cité linéaire » de Le Corbusier — un habitat par bandes entre zones vertes et zones industrielles, — une agglomération complète, actuellement de 38 000 habitants en 1968, qui sera de 100 000 au début du XXI[e] siècle (126) dont tous les éléments se trouvent parallèles les uns par rapport aux autres, sur une longueur de 15 km et sur une profondeur de 7 km, — enfin, une aire urbaine du type banlieue résidentielle, industrielle et maraîchère (dont les activités sont conditionnées, du fait de la frontière, autant par l'expansion bâloise que par l'essor économique mulhousien, car cette aire en constitue le prolongement, du fait de l'aéroport et du débouché du canal à grande section à Niffer).

4) *L'expansion en « tache d'huile » de l'agglomération de Mulhouse. Le complexe urbain « Mulhouse-Rhin ».*

Le développement de l'agglomération de Mulhouse est arrêté vers le Sud par les collines des derniers plis jurassiens (collines du Rebberg à Brunstatt, Riedisheim, Rixheim, collines du Haulacker à Pfastatt et Lutterbach, de l'Illberg à Mulhouse-Dornach et Didenheim). Ces collines accusent par endroits des pentes supérieures à 25 % et elles ont été naturellement exclues des espaces à urbaniser. De même, l'action des affaissements miniers limite obligatoirement les densités générales d'occupation, au Nord de l'agglomération, et interdit en tout cas la construction de grands ensembles sur la frange méridionale du Bassin Potassique (territoires de Lutterbach, Pfastatt, Mulhouse-Bourtzwiller et Illzach). Il ne reste donc que deux directions possibles à l'expansion urbaine : à l'Ouest, sur Mulhouse-Dornach, à l'Est sur Illzach et Modenheim.

a) A l'Ouest, la Z.U.P. de l'Illberg à proximité d'un complexe universitaire et sportif de premier ordre (Ecole Supérieure de Chimie, C.S.U. et C.L.U. (127), Lycée Technique d'Etat, Centre de recherches textiles, Centre de rééducation pour handicapés physiques, Stade omnisports et stade nautique). Cette Z.U.P. de l'Illberg doit regrouper, en habitat collectif, 3 500 logements (2 500 achevés fin 1967). Elle répond à une rénovation de l'habitat de standing moyen. Elle comprend des « tours » à 21 et 18 niveaux et des

(126) Renseignements et évaluation fournis par le Secrétaire général de la Mairie de Saint-Louis à qui nous renouvelons nos remerciements, avril 1968.

(127) C.S.U. : Collège Scientifique Universitaire.
C.L.U. : Collège Littéraire Universitaire.

PLAN DE MODERNISATION ET D'ÉQUIPEMENT DU COMPLEXE MULHOUSE-RHIN.

(Cliché Ministère de la Construction, Mulhouse).

« barrettes » à 13 niveaux, groupant au total 8 000 à 10 000 personnes. Mulhouse, la ville aux cent cheminées d'autrefois est devenue ainsi une ville de tours, qui font écran aux perspectives du centre-ville assez malencontreusement.

b) A l'E.-N.E. pavillons et petits immeubles collectifs progressent sur Illzach et Modenheim. Le développement de cet habitat (surtout ouvrier) est lié de plus en plus à la zone industrielle nouvelle, près du nouveau port du canal à grande section (zone industrielle Ile Napoléon-Ouest sur 144 ha). Il est prévu aussi une zone industrielle Ile Napoléon-Est (227 ha) où PEUGEOT s'est installé, et une zone industrielle Ile Napoléon-Sud de 130 ha. Les grandes industries de base à nuisances importantes doivent continuer à s'implanter sur une zone industrielle spéciale, en bordure du Rhin et du Grand Canal d'Alsace à Chalampé, à Petit Landau sur 1 050 ha. D'ici 1975, il est prévu l'équipement de 631 ha de zones industrielles. C'est déjà dans ces périmètres que RHÔNE-POULENC s'est installé.

Alors que l'agglomération de Mulhouse s'est jusqu'ici développée de manière anarchique, sans plan préconçu, et qu'elle forme encore un ensemble inorganique, un zonage de fait s'est établi spontanément depuis la dernière décennie ; cependant, l'avenir du complexe urbain est déterminé maintenant par un zonage volontaire (128). Le parti général retenu en 1968 pour les zones d'habitation est le suivant :

1) Doit être réorganisée, autour du centre d'affaires spontané (dont le pôle d'attraction majeur est désormais le nouvel ensemble commercial et résidentiel de la Place de l'Europe), une agglomération dans laquelle les quartiers les plus denses se situent à proximité, à condition d'y éliminer l'habitat sordide, et de libérer le maximum d'espaces possibles pour la circulation et le parking — ce centre devant être vraiment le centre d'une métropole régionale.

2) Dans les zones situées à l'intérieur de la ceinture formée par les voies ferrées (la « ceinture de fer »), doit être augmentée l'occupation du sol, en remplaçant progressivement les îlots défectueux (les vieilles cités ouvrières avec leurs jardinets qui évoquent si bien les cités de Flandre), en les remplaçant donc par des unités d'habitation à très forte densité et en libérant systématiquement pour l'habitat une partie importante des espaces actuellement occupés par des immeubles industriels, reliquats vétustes de l'époque prospère du textile (KELLER-DORIAN, Charles MIEG, etc.).

3) Doivent être étendues des zones périurbaines d'habitations denses situées au-delà de la ceinture de fer, notamment à Mulhouse-Dornach (Z U.P. de l'Illberg), à Mulhouse-Bourtzwiller, à Riedis

(128) Renseignements et plans aimablement communiqués par M. le Maire de Mulhouse et les services techniques de la Mairie de Mulhouse à qui nous renouvelons notre gratitude.

heim et à Rixheim (Naegeleberg), sauf là où les conditions de sols sont défavorables.

4) Doivent être réorganisés et remplis les espaces encore verts des zones périurbaines (territoires de Lutterbach, Pfastatt, Mulhouse-Bourtzwiller, Illzach, Sausheim, Riedisheim, Rixheim, le Rebberg de Mulhouse, Brunstatt), en gardant le principe de l'habitat en pavillons avec seulement de petits immeubles collectifs à trois et quatre niveaux au maximum.

5) Enfin, le long du Rhin, la vie et l'habitat réorganisés doivent donner au village-centre d'Ottmarsheim l'importance d'un centre-relais de 3 500 habitants ; mais par contre, l'expansion des villages, faisant partie de son secteur d'influence sera limitée à l'avenir à des unités de 600 à 1 200 habitants (Chalampé, Bantzenheim, Hombourg, Petit-Landau et Niffer).

Ce schéma directeur prétend répondre à une expansion urbaine nouvelle, liée à un nouvel essor industriel, fondé non plus sur des industries de transformation, mais sur des industries de base (usines chimiques notamment). Ce parti pris nous semble quelque peu discutable en ce sens qu'il aboutit à une excessive concentration de l'habitat autour du centre d'affaires. Mulhouse ne manque pourtant pas d'espaces et l'aspiration est générale à la possession de pavillons plutôt qu'à l'habitat collectif. Il est vrai que les possibilités d'expansion vers le Bassin Potassique sont limitées, que le coût des constructions sur des collines comme le Rehberg est élevé et les adductions difficiles.

Certaines vieilles « cités » ont conservé leur cachet ancien avec des maisons repeintes et rénovées. Le zonage futur, qui consiste à localiser, dans l'agglomération mulhousienne, l'habitat de la plus grande partie des actifs, alors que la majorité d'entre eux doivent travailler dans les zones industrielles de l'Ile Napoléon et d'Ottmarsheim, ce zonage risque fort d'engendrer un important mouvement de circulations pendulaires entre la ville et le Rhin ; il faudra prévoir dans et autour de l'agglomération des voies de circulation facile et rapide. Même en créant deux rocades (Nord et Sud) contournant la partie dense de l'agglomération, la circulation risque de ne pas y être très facile, encore moins en ce qui concerne le centre-ville. Il serait préférable de desserrer l'agglomération, à notre avis, vers Sausheim et Baldersheim au Nord et Habsheim au S.E., en liaison avec l'échangeur autoroutier de l'Ile Napoléon ; le programme de modernisation et d'équipement du complexe urbain Mulhouse-Rhin a sagement prévu des zones, où il est nécessaire de limiter l'urbanisation, afin de laisser des zones vertes et des réserves disponibles, en vue d'une nouvelle poussée industrielle (forêt de la Hardt).

Enfin, le centre urbain possède un certain nombre d'îlôts de rénovation, constitués par d'anciennes casernes ou de vieilles usines. Ces îlots sont appelés à recevoir un habitat collectif. La tentation sera-t-elle d'y bâtir de nouvelles « tours », alors que les espaces

Le Plan d'Aménagement du Complexe MULHOUSE-RHIN.

verts, qui manquent dans le centre-ville, seraient bien préférables ? Il est vrai qu'à l'exemple de l'ensemble résidentiel de la Place de l'Europe, on peut y créer des « jardins suspendus » sous lesquels des parkings superposés et un centre commercial d'animation sont possibles. Mulhouse aura vite besoin de plusieurs « centres d'animation », et non d'un seul ; car, celui qui existe connaît déjà la saturation.

Comme dans l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard, Mulhouse doit donner la priorité aux centres commerciaux et d'animation capables de lui permettre de jouer son rôle de métropole économique régionale, et de rééquilibrer les secteur tertiaire par rapport au secteur secondaire. Par contre, il serait regrettable de favoriser un entassement de la population dans de très grands immeubles collectifs, comme à la Z.U.P. de l'Illberg où cette concentration a été justifiée au départ, pour résoudre rapidement la crise aiguë du logement, mais cette solution d'urgence n'est pas un exemple à suivre car, l'espace ne manque pas maintenant dans le complexe urbain de Mulhouse-Rhin. Ce complexe, en effet, opte délibérément pour une expansion vers l'Est, vers le Rhin, en fonction des deux itinéraires routiers européens E_6 et E_{44} (E_6 = Strasbourg-Bâle et E_{44} = la grande voie européenne, de l'autoroute Francfort-Bâle à l'autoroute Lyon-Marseille, par l'Ile Napoléon et Belfort-Montbéliard). Ce parti pris « européen » oriente l'agglomération de plus en plus dans un sens Ouest-Est, comme le montre bien le plan de modernisation et d'équipement ci-contre, prévoyant une agglomération monocentrique, mais avec des centres satellites en chapelets, se développant de part et d'autre de la réserve forestière de la Hardt, déjà entamée par les usines Peugeot.

Ainsi, l'expansion urbaine nouvelle tend de plus en plus à s'effectuer selon l'axe S.O.-N.E. Montbéliard-Mulhouse-Rhin, qui sera à la fois à partir de 1970, l'axe autoroutier et l'axe fluvial majeur. A ces deux extrémités S.O. et N.E. deux puissants complexes industriels sont en voie de développement, à proximité desquels surgissent de « nouvelles villes » : Z.U.P. de « Petite Hollande » à Montbéliard, Grand Ensemble d'Etupes, bientôt Z.A.D. de Moval, Z.U.P. de Illlberg à Mulhouse, etc. Les anciennes villes, situées de part et d'autre, risquent d'en souffrir, sauf les villes frontalières de Delle et Saint-Louis-Huningue, qui ont, nous l'avons constaté, leur développement propre. Belfort, longée, au Sud, par l'autoroute et associée à cette expansion par la zone industrielle et portuaire de Bourogne doit, nous semble-t-il, rechercher à développer son espace urbain vers le Sud et le S.E., pour rejoindre à la fois l'agglomération de Montbéliard et se fondre progressivement en elle, dans une même masse urbaine (dont le noyau central nous semble demeurer près des usines Peugeot de Sochaux à l'Est de la Z.U.P. de la « Petite Hollande »). Altkirch, déjà intégrée dans la grande banlieue mulhousienne, se dévitalise et devient surtout une petite ville résiden-

tielle. Thann et Cernay sont capables, avec leurs industries dynamiques actuelles, de se maintenir, mais sans connaître de développement majeur. Par contre, à l'Ouest, Lure et Luxeuil, à l'écart de ce nouvel axe, ne peuvent espérer un développement accru. Bien au contraire, l'exode vers Montbéliard risque de s'accélérer, sauf si des usines pratiquant le sous-traitance consentent à s'y implanter. C'est l'espoir des municipalités créatrices de zones industrielles.

En résumé, un nouvel équilibre s'établit au sein de la Porte d'Alsace entre deux agglomérations qui sont appelées à compter chacune 300 000 habitants, avec des industries d'une puissance équivalente, bien reliées entre elles par une infrastructure d'autoroutes, de canaux à grande section et de voies ferrées électrifiées. Cette association est-elle suffisante pour fonder véritablement une région ? Toute région s'ordonne autour d'une métropole. La Porte d'Alsace peut-elle prétendre à une métropole régionale ?

CHAPITRE IV

L'ABSENCE D'UNE VÉRITABLE MÉTROPOLE RÉGIONALE

« Lorsque l'on intègre un espace et qu'un centre y pèse plus lourd que les autres, ce centre s'impose de toute évidence » (129). Dans quelle mesure, Mulhouse risque-t-elle d'intégrer Belfort-Montbéliard ? Cette dernière aire urbaine est-elle capable, une fois structurée, d'intégrer Mulhouse ? D'autre part, Mulhouse à 30 km de Bâle, ne risque-t-elle pas de devenir une sorte de satellite de la grande métropole bâloise ? Autant de questions que nous devons nous poser, au terme de cette étude, car elles conditionnent l'entité régionale de la Porte d'Alsace.

1) *Poids relatif de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard.*

Cœur de l'activité économique, centre industriel de premier ordre, l'aire urbaine est-elle capable de rassembler autour d'elle une région ? Son poids est-il suffisant pour s'imposer comme métropole régionale ? Sur le plan de l'emploi, son poids est effectivement considérable, car il est bien évident que toute la Haute-Saône orientale et tout le Sundgau occidental sont attirés par les hauts salaires de la zone industrielle de Belfort-Montbéliard.

Par contre, le « poids commercial » apparaît beaucoup plus faible. La zone d'influence commerciale exclusive de l'aire urbaine comprend, hors le Territoire de Belfort, quelques communes alsaciennes appartenant déjà à l'aire d'influence des migrations quotidiennes de travail ; vers le S.E., l'aire urbaine n'exerce aucune attraction sur l'Ajoie helvétique ; c'est plutôt l'inverse qui se produit ; mais cette tendance se restreint avec l'entrée en lice des supermarchés bien équipés et d'accès commode ; vers le Sud, l'attraction ne s'exerce que sur le rebord du plateau de Maîche. Cette dernière ville a plus de relations avec Besançon qu'avec Montbéliard. Vers le S.O., la limite de la zone d'influence passe entre l'Isle-sur-le-Doubs et Clerval, où l'attraction bisontine devient prépondérante. A l'Ouest, le canton de Villersexel est attiré vers Lure. Cette ville, nous l'avons vu, a regagné une part de sa clientèle sur Belfort, grâce à son Suma ; mais, la zone Ronchamp-Plancher-les-Mines est plus

(129) E. Juillard, Colloque sur la « Regio » du 18 janvier 1965. *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse*, n° 718, p. 40.

exclusivement attirée vers Belfort. C'est, en vérité, dans un rayon de 18 à 20 km seulement, que s'exerce l'attraction commerciale exclusive pour les commerces courants.

Si l'on se base sur l'évaluation faite par J. Hautreux et M. Rochefort du niveau des villes au point de vue de l'influence extérieure, Belfort et Besançon sont affectés d'un coefficient 3, c'est-à-dire moyen (coefficient maximum 5), en ce qui concerne le type de zone d'influence, Montbéliard est même affecté du coefficient 0. Sur le plan de l'influence extérieure Belfort arrive à 44,2 et Montbéliard, à 10 seulement. Il est vrai que les deux chiffres associés (54,2), l'aire urbaine avait déjà en 1964, un niveau spécifique d'influence extérieure supérieur à Besançon. Sur le plan des services à l'usage de l'économie, le niveau spécifique est de 124,5 pour l'aire urbaine contre 102 à Besançon.

Le poids de l'aire urbaine est donc relatif, mais nettement supérieur à Besançon sur sa propre aire d'influence. Comment peut-on expliquer cette faible attraction d'une aire urbaine de 307 000 habitants en 1968 ? Nous avons déjà vu que le pouvoir de commandement industriel et financier est extrêmement faible, puisque toute industrie qui compte n'a ni siège social, ni siège commercial dans la région, sauf Bull et les Cycles Peugeot. Même, au point de vue bancaire, ni Belfort, ni Montbéliard ne sont donneurs d'ordre et n'ont aucune banque d'affaires. Il n'y a aucun commerce rare spécifique à Belfort, pourtant préfecture, sauf une boutique de haute-couture. D'après une enquête récente effectuée par la Chambre de Commerce de Belfort, à notre demande (avril 1968), sur quatre grossistes (en beurre, œufs, fromages et lait), qui ont répondu à l'enquête, deux ont un marché extérieur dans le Haut-Rhin de 65 % du C. A. (130) et l'autre de 100 %. Pour l'épicerie, le rayonnement extérieur est nul, pour la confiserie-biscuiterie, il est de 30 % dans le Doubs, de 30 % en Haute-Saône et de 10 % dans le Haut-Rhin, pour une entreprise seulement sur six !

Pour les fruits et légumes, la part du marché extérieur au Territoire de Belfort est de 30 % seulement, dont 20 % dans le Pays de Montbéliard, soit seulement 10 % dans la zone extérieure à l'aire urbaine. Pour les vins, spiritueux, eaux, boissons, sur 5 grossistes, trois font la totalité de leur chiffre d'affaires dans le Territoire de Belfort, l'un 20 % dans le Pays de Montbéliard, un seul 30 % en Haute-Saône (encore s'agit-il de la zone de Ronchamp-Lure). Pour le commerce des bois et plaquages, un seul grossiste a un chiffre d'affaires extérieur de 80 % (35 % dans les Vosges, 30 % en Haute-Saône et 15 % dans le Doubs). Par contre, pour les cycles et accessoires, le rayonnement extérieur du seul grossiste existant est de 85 % dont 30 % dans le Haut-Rhin, 30 % dans le Doubs, 20 % en Haute-Saône et 5 % dans les Vosges, ce qui montre un rayonnement considérable. De même dans la droguerie et les pro-

(130) C.A. : Chiffre d'Affaires total fin 1967.

duits pharmaceutiques, deux grossistes ont un C. A. extérieur de 83 % et de 94 %, spécialement dans le Haut-Rhin (24 et 20 %) et même dans le Bas-Rhin, deux grossistes font 55 % de leur C. A. hors de l'aire urbaine, particulièrement en Haute-Saône (30 et 14 %) et dans les Vosges (20 et 16 %). Le pourcentage extérieur devient important pour les fournitures industrielles, la quincaillerie, les ferrures, l'électro-ménager (82 à 61,7 %). De même, verre et glaces ont une forte clientèle extérieure.

Tout cela signifie que le poids de l'aire urbaine est très faible sur sa région, dans le domaine des produits alimentaires et des articles courants ; par contre, ce poids est important dans les domaines des fabrications industrielles propres à la région, mais essentiellement dans le domaine des produits métallurgiques et des produits chimiques. Encore faut-il préciser que le marché extérieur n'est massif que pour la droguerie (chaîne Société Générale de Droguerie) et pour les produits pharmaceutiques (Coopérative des Pharmaciens de l'Est). L'approvisionnement en produits alimentaires vient essentiellement de l'extérieur, ainsi que les articles de vêtement et d'ameublement (circuits intégrés) ; dans ce domaine, la clientèle est exclusivement (ou presque) limitée à l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard. Le rayonnement externe est nul.

Sur le plan des distractions, le pourcentage de fréquentation des théâtres de Belfort et de Montbéliard est très faible, malgré des éléments d'animation dynamique ; et, de Montbéliard, de Belfort et de Beaucourt, on n'hésite pas à se rendre aux représentations du Théâtre Municipal de Mulhouse. Le Théâtre de Belfort est ouvert du début octobre à fin avril. Pour la saison 1966-1967, la moyenne a été de 572 spectateurs par représentation et, durant le début de la saison 1967-1968, la moyenne a été de 509 ! L'activité théâtrale n'a qu'une très faible attraction.

Dans aucun domaine culturel, l'aire urbaine ne s'affirme vraiment comme métropole, sauf dans le domaine du perfectionnement technique des ingénieurs et cadres (Ecole Nationale d'Ingénieurs, C.I.P.E.S. du Château Sahler d'Exincourt). Belfortains et Montbéliardais envoient leurs enfants de préférence à Paris, à Nancy et, secondairement, à Besançon et à Strasbourg.

Dans le cas des flux postaux, d'après un comptage effectué pour une journée de novembre 1959, on constate les faits suivants : à Audincourt, par exemple, la correspondance vers Paris et le District de Paris est deux fois et demie supérieure à celle qui intéresse Besançon et plus du double de celle qui est dirigée sur Montbéliard ! Dans tout le District urbain, les relations avec Paris sont toujours très supérieures aux relations avec Besançon. A Montbéliard, la correspondance vers Besançon (477) est de plus de quatre fois inférieure à celle qui se rapporte au District de Paris ; les relations postales avec la Haute-Saône sont de 554, de 690 avec le Territoire de Belfort, de 265 avec le Haut-Rhin et de 186 avec le Bas-Rhin. A Delle, les relations avec Paris sont cinq fois supérieures à celles

intéressant le Doubs et les relations avec le Haut-Rhin (Mulhouse surtout) sont également supérieures à celles se dirigeant sur le Doubs (179 contre 168). Ces exemples montrent, à la fois, le faible poids de Besançon, capitale régionale de la Franche-Comté, sur l'aire urbaine Belfort-Montbéliard, et le poids relatif de cette même aire sur sa région, puisque Delle, par exemple, a des relations postales plus importantes avec le Haut-Rhin qu'avec Belfort, pourtant chef-lieu de département ! Paris et Mulhouse apparaissent les deux pôles d'attraction essentiels, tout au moins pour le Territoire de Belfort, au détriment de Besançon, qui n'apparaît pas comme la capitale régionale, pour ce qu'il est convenu d'appeler « le Nord-Est Franc-Comtois ».

L'étude des flux téléphoniques (131), réalisée d'après les sondages semestriels effectués en 1956-1957 et 1958, avant l'automatique, révèle les mêmes attirances parisiennes et les mêmes insuffisances de Besançon. A Montbéliard, le nombre des appels est presque aussi important en direction de Paris qu'en direction de Besançon. A Belfort, le nombre des appels vers Paris est de 12 %, vers Mulhouse de 10 %, vers Besançon comme vers Vesoul de 5 %. A Luxeuil, Besançon vient en 7e position !

L'aire urbaine de Belfort-Montbéliard pourrait cependant devenir une métropole régionale, puisque Besançon est une « capitale à faire » selon l'expression de J. Coppolani (132) et ne commande pas cette région industrielle tournée vers Paris et l'Alsace. Selon M. Chevallier « le centre de gravité industriel de la Franche-Comté constiue, en quelque sorte, une province excentrée ». Mais cette province excentrée elle-même n'a pas pour le moment de capitale ou, plutôt, l'aire urbaine est aussi une « capitale à faire ». Elle en a virtuellement les possibilités, mais dans la mesure seulement où les deux noyaux existants peuvent arriver à se fondre dans un ensemble urbain cohérent.

L'essentiel du secteur tertiaire est à Belfort, et Belfort seule ne peut être une métropole régionale, car trop excentrée, à moins de consentir à se fondre dans un tout, malgré la barrière départementale. Les rivalités de clocher prendront-elles le pas sur l'intérêt commun ? Pour l'instant, en tout cas, il n'existe pas encore les conditions d'une véritable métropole régionale dans l'aire urbaine. Les barrières administratives s'opposent à cette fusion, que l'on conçoit très défavorable pour Besançon. L'aire urbaine de Belfort-Montbéliard, faute d'une structure urbaine et administrative unique, se trouve en position défavorable vis-à-vis de Mulhouse, bien qu'ayant une population totale déjà supérieure à cette agglomé-

---

(131) D'après Cl. Mangin, *La zone d'influence de Besançon*. D.E.S., Paris, Faculté des Lettres, 98 p. dactyl., 12 fig., 13 cartes H.T., 1959.

(132) Voir M. Chevallier, « Pour que Besançon devienne une véritable capitale régionale ». Article paru en décembre 1960, p. 484, dans *Economie et Réalités franc-comtoises*.

tion. Mulhouse est-elle donc appelée à devenir la véritable métropole de la Porte d'Alsace ?

2) « *Mulhouse entre deux pôles* » : *Bâle et Strasbourg ou un rayonnement difficile et limité, mais en progression.*

Depuis 1962, Mulhouse par les déplacements quotidiens de main-d'œuvre exerce une attraction accrue sur les communes au Nord et à l'Ouest de sa zone de recrutement, comme le montre le tableau suivant :

Ampleur prise par l'attraction mulhousienne sur certaines communes (1)

	1960	1966	Augmentation (dont Indenor) S.A. Peugeot
Ensisheim (Bass. pot.)	22 migrants	124 migrants	+ 104 (88)
Baldersheim (Bass. pot.)	16 —	41 —	+ 25 (25)
Battenheim (Bass. pot.)	9 —	28 —	+ 19 (19)
Majenheim	2 —	21 —	+ 19 (11)
Guebwiller	16 —	46 —	+ 30 (30)
Cernay	38 —	92 —	+ 54 (34)
Thann	42 —	100 —	+ 58 (30)

« Cette polarisation grandissante semble être le fait de l'implantation de l'Usine PEUGEOT près de l'Ile Napoléon » (133).

Sur le plan de l'attraction de l'emploi, Mulhouse exerce une emprise maintenant indéniable sur le Bassin Potassique. Par contre au Sud, Mulhouse entre en concurrence avec Saint-Louis et Bâle au niveau de Sierentz, avec Belfort, mais aussi Sochaux-Montbéliard. Elle rencontre également les centres industriels du Doubs, dans la vallée de Masevaux : elle chevauche et se partage avec Thann toute la vallée de la Thur depuis la plaine, Cernay et Schweighouse. Elle entre en concurrence avec Guebwiller, le long d'une ligne joignant Bollwiller à Lauterbach, et avec Colmar, à Rouffach. C'est au Sud que la concurrence est la plus rude ; Sochaux-Montbéliard, Saint-Louis et Bâle rétrécissent considérablement sa zone d'influence. Les communes de la Hardt sont de plus en plus attirées par l'attrait des usines d'outre-Rhin, ou bien leur main-d'œuvre demeure sur place, grâce à l'implantation de la zone industrielle de Chalampé-Ottmarsheim.

Mulhouse attire 40 % des travailleurs du Sundgau, contre 32 % Saint-Louis-Bâle, 15 % Sochaux-Montbéliard et Delle-Beaucourt, 5 % Halle-Porrentruy, 2 % Belfort.

(133) D'après R. MARTIN-GRUNENWALD, *op. cit.*, p. 37.

La zone d'influence commerciale exclusive de Mulhouse est restreinte à un rayon de 8 à 18 km. Avec Colmar, la zone de chevauchement est la plus complexe entre Ensisheim et Herrlisheim. L'influence accidentelle de Colmar se fait sentir, selon R. Martin (134), jusqu'à 14 km de Mulhouse et celle de Mulhouse jusqu'à 6,5 km de Colmar ! « Les deux aires d'influence fréquente des deux centres se partagent une petite zone à hauteur de Soultzmatt, Merxheim, Muemwiller, se situant à environ mi-distance des deux centres ; à l'Est, dans la Hardt, les deux aires s'emboîtent sans se chevaucher — exactement entre Fessenheim et Balgau. »

Vers l'Ouest, Belfort n'exerce une attraction « fréquente » que sur les communes appartenant déjà à l'aire d'influence des migrations quotidiennes de travail, à savoir Montreux-Vieux, Magny, Chavannès, Romagny, Eteimbes et Bellemagny, ainsi que Pfetterhouse, à l'extrême S O., communes, du reste, situées beaucoup plus près de Belfort que de Mulhouse (16 km contre 43).

Bâle n'exerce qu'une influence accidentelle étroitement localisée le long de la R.N. 66, entre Sierentz et Saint-Louis, et dans le Sundgau oriental jusqu'à Leymen ; mais, avec R. Martin, ne faut-il pas accepter avec réserve cette délimitation ? Les instituteurs, qui ont rempli le questionnaire Piatier, n'ont-ils pas tendance à minimiser ou à déguiser les achats faits à Bâle ? Mulhouse est bien cependant le « pilier » de la vie de relations commerciales et de services. Son poids sur ce plan est considérable.

L'influence réelle de Bâle et de Strasbourg ne s'exerce qu'à un haut niveau.

Dans le domaine hospitalier, par suite de la médiocrité de l'équipement hospitalier de Mulhouse (3,4 lits pour 1 000 personnes à Mulhouse contre 8,4 à Colmar), Colmar est le véritable centre hospitalier régional, mais son influence s'exerce aussi sur le Territoire de Belfort, le Doubs et la Haute-Saône. Selon l'enquête de la jeune Chambre Economique de Besançon (135), 30 % des personnes interrogées, issues du Territoire de Belfort, déclarent se rendre à Colmar contre 5 % à Besançon, 10 % à Paris, 13 % à Strasbourg — et zéro à Mulhouse ! Seule, la médecine infantile de Mulhouse exerce une attraction sur le Territoire de Belfort.

La coupure est très nette, en ce qui concerne l'aire d'influence réciproque des journaux *l'Alsace* de Mulhouse et *l'Est Républicain*, édition de Belfort ; et cette coupure se produit aux limites de la zone du dialecte alsacien : *l'Est Républicain* n'est pas lu par les Alsaciens, *l'Alsace* de Mulhouse par les Belfortains et les habitants du pays de Montbéliard.

L'aire de rayonnement du Théâtre municipal de Mulhouse englobe tout le Sundgau, moins le « coin frontalier » de Saint-Louis-

(134) R. Martin, *op. cit.*, p. 47.
(135) Dans la revue *Economie et Réalités franc-comtoises*, n° 896.

Huningue, se limite au Nord à hauteur de Rouffach et englobe Soultzmatt, mais au S.E., 22 % seulement des abonnés de Saint-Louis vont à Bâle contre 78 % à Mulhouse. Cependant, il existe des abonnés de Montbéliard et de Beaucourt et une centaine d'abonnés venant de villes du Jura suisse (Delémont-Porrentruy).

Sur le plan universitaire, l'influence de Mulhouse, dotée de C.S.U. et C.L.U., ne s'affirme que dans un rayon de 30 km environ. Le rayonnement est exclusivement régional ; et, bien que Colmar et Munster soient plus proches de Mulhouse, les étudiants issus de la moyenne Alsace choisissent Strasbourg de préférence ; mais, surtout, ceci est lié au fait que le cycle universitaire est incomplet à Mulhouse ; et puis, Strasbourg attire par des activités culturelles sans commune mesure avec celles que peut offrir Mulhouse (selon R. MARTIN).

Le Territoire de Belfort se partage entre les influences rivales de Mulhouse, Strasbourg et Besançon.

Pourcentage du nombre d'étudiants par département inscrits aux trois centres
Evolution entre 1963 (1er chiffre) et 1966 (2e chiffre) : (d'après les recherches de R. MARTIN)

Départements	Mulhouse	Strasbourg	Besançon
Bas-Rhin	0,9/0,5	98/99	0,5/0,5
Haut-Rhin	28/26	70/71	2/3
Doubs	0,6/0,4	4/4	95,4/95,6
Territoire de Belfort	8,6/9	23/26	69/65
Haute-Saône	0,9/1	3/4	96,9/96
Vosges	6/3	72/75	22/22

Ces chiffres montrent bien que les influences de Mulhouse et de Strasbourg se sont sensiblement renforcées dans le Territoire de Belfort aux dépens de Besançon ; l'évolution est inverse dans le Doubs, sauf pour Strasbourg, où l'on remarque une grande stabilité. L'Est de la Haute-Saône également s'oriente aussi un peu vers Strasbourg et Mulhouse, mais l'influence de Besançon demeure écrasante sur les départements franc-comtois. Mulhouse a perdu quelque influence sur le Haut-Rhin au profit de Strasbourg et de Besançon. L'attraction de Mulhouse semble diminuer dans sa zone d'influence exclusive. C'est moins Mulhouse que Strasbourg qui tend à augmenter son influence universitaire sur Belfort, en raison du prestige dont jouit, dans la région, son Université.

A propos du « coin frontalier » de Saint-Louis-Huningue, S. RIMBERT (136) montre à la fois la force et la faiblesse de la zone

(136) S. RIMBERT, « Frontières et influence urbaine dans le Dreilanderecke ». *Regio Basiliensis*, cahier VI/1, 1965, pp. 37-57.

d'influence de Mulhouse sur la Haute-Alsace en ce qui concerne les commerces et services dits « Quaternaires », « les hauts-rhinois se partagent entre Mulhouse, Strasbourg, Paris et Bâle », « Mulhouse est dans plusieurs domaines incapable de jouer un rôle de grande métropole ».

Le taux des fréquences de relations urbaines est le suivant :

Haut-Rhin : 5 % vers Colmar, 24,4 % vers Mulhouse, 22,5 % vers Strasbourg, 15,6 % vers Paris, 14,8 % vers Bâle.

Territoire de Belfort : 32 % vers Belfort, *20,5 % vers Paris,* 12,5 % vers Strasbourg, 9 % vers Bâle, 5 % vers Besançon, *seulement 4 % vers Mulhouse.*

Mulhouse apparemment n'est pas la métropole de la Porte d'Alsace sur ce plan. En Haute-Alsace, malgré la frontière, Bâle est le second centre le plus « régional ». Le Territoire de Belfort, lui, cherche des compléments auprès de la « monopole » parisienne, et auprès de Strasbourg qui remplace Besançon (12,5 % contre 5 %). Belfort est visiblement plus orienté vers l'Alsace que vers la ville-capitale franc-comtoise ; mais Mulhouse n'exerce pas sur elle une influence prépondérante. Faits intéressants à constater : Strasbourg est préférée à Mulhouse pour la moitié des services, spécialement les fonctions dites intellectuelles et d'intérêt international : les foires, l'Université, les Grandes Ecoles, le Conservatoire de Musique et d'Art Dramatique. Strasbourg se partage avec Mulhouse la faveur pour les services de gestion de l'entreprise, les médecins spécialistes, les festivals ; mais, par contre, Mulhouse répond pleinement aux besoins bancaires de la Porte d'Alsace. Bâle ne domine dans aucune spécialité, si ce n'est l'aérodrome de Saint-Louis-Blotzheim, partagé du reste avec Mulhouse, les médecins spécialistes et la vie culturelle (théâtre). La puissance bancaire helvétique ne joue aucun rôle en raison du contrôle strict de l'Office des Changes, sauf pour les affaires helvétiques récemment implantées.

Mulhouse ne s'impose finalement que pour onze services, en particulier, les banques, les commerces « techniques » les agences de voyages, les instituts de beauté, le théâtre. Mulhouse, qui s'affirme, de loin, comme principal centre dispensateur de biens et de services spécialisés de la Porte d'Alsace, n'est cependant ni une métropole, ni une ville moyenne. Son poids sur l'ensemble est aussi insuffisant que celui de Belfort-Montbéliard.

Si l'on se base sur le trafic téléphonique (avant l'automatique) Belfort apparaît cependant plus dépendante de Mulhouse qu'inversement et aussi plus tournée vers la Haute-Alsace que vers la Franche-Comté, n'entretenant que la moitié du trafic téléphonique concernant Mulhouse vers Besançon (5 %). Montbéliard équilibre davantage son trafic : elle téléphone plus à Besançon qu'à Mulhouse (12 % contre 9 %). Mulhouse exerce un attrait incontestable mais pas absolu.

Dans la région, entre Mulhouse et Belfort, le divorce administratif et linguistique inhibe toute interpénétration au niveau des commerces courants et des services, des hôpitaux, des lycées, du théâtre, des quotidiens d'information ; seule l'industrie stimule, de part et d'autre, des courants de migrations de travailleurs. C'est cette industrie qui noue les liens profonds entre Mulhouse et l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard et entraîne des relations commerciales plus volumineuses. Toutefois, depuis cette décennie, on assiste à une progression nouvelle de l'influence universitaire, des grossistes, des services « quaternaires » de Mulhouse en liaison avec les implantations industrielles, tendant à lier le trinôme Mulhouse, Sochaux-Montbéliard et Belfort.

Types de centres de relations de la Porte d'Alsace
(selon la méthode de J. HAUTREUX et M. ROCHEFORT)

Colonnes : A : Commerce B : Banque C : Epargne
D : Administration E : Méd. ordin. F : Pharmacien
G : Dentiste H : Méd. spéc. I : Collège
K : Cinéma J : Notaire
dernière colonne : récapitulation

Chiffres de 1 à 4 : selon l'importance décroissante de la fonction.
Chiffres en gras encadrés : importance un peu plus grande dans sa catégorie.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K		Total
Mulhouse	**1**	**1**	1	2	1	1	1	**1**	**1**	1	**1**		**1**
Belfort	**1**	**1**	**1**	1	1	**1**	1	1	**1**	1	1		**1**
Montbéliard	1	1	1	2	**1**	**1**	1	1	1	1	1		1
Thann	2	2	1	2	2	1	1		2	1	2		2
Saint-Louis	**2**	2	3		2	1	1		2	1	2		2
Altkirch	2	2	1	2	2	1	1		2	1	2		2
Delle	3	2	2	4	3	2	2		2	4	3		3
Luxeuil	3	3	3	3	2	2	2		3	3	3		3
Lure	3	3	3	2	2	2	2		2	3	3		3
Cernay	3	3	3	3	3	1	1			1	3		3
Masevaux	3	3	3	3	3	1	1			1	2		3
Saint-Amarin	4	3	3	3	3	1				1	2		4
Dannemarie	4	3	3	3	3	1	1			1	3		4
Ferrette	4	3	3	3	3	1	1			1	3		4
Sierentz	4	3	3	3	3	1	1			1	3		4
Huningue	4	3	3	3	3	1	1						4

Ce tableau montre le rôle principal de Mulhouse et l'importance de Belfort par rapport à son petit Territoire. Il montre aussi que Montbéliard et Belfort s'équivalent presque comme centre de rela-

tions, à cette différence près que les collèges sont plus nombreux à Belfort et que Belfort est Préfecture, alors que Montbéliard est Sous-Préfecture du Doubs.

Cependant, « la proximité de Bâle pose à Mulhouse des problèmes particuliers : son rayonnement culturel international — musées, théâtre, imprimeries, éditions, — ses foires, ses banques, ses industries de pointe, ses commerces de luxe, son port ont un pouvoir attractif très fort. Seule, la frontière oppose une masse infranchissable aux influences dites « régionales » et permet à Mulhouse d'étendre son emprise jusqu'à ses portes » (137)

3) *L'emprise relative de l'attraction bâloise sur la Porte d'Alsace. Bâle peut-elle devenir métropole de la* Regio Basiliensis ?

Mulhouse est loin, par conséquent, d'avoir les attributs d'une véritable métropole. Ville industrielle majeure, elle n'est, malgré sa croissance très rapide, que la 26e ville de France, alors que Strasbourg vient dans le peloton de tête des huit villes de province susceptibles d'être des métropoles régionales ; mais, Strasbourg est à 100 kilomètres, alors qu'à proximité (30 km) se trouve une ville internationale de grand renom : Bâle.

Agglomération de 250 000 habitants, cette métropole financière où se trouvent les sièges sociaux de 20 banques d'affaires internationales, de l'Union des Banques suisses, et de la Banque des Règlements Internationaux à vocation mondiale, est aussi la capitale de l'industrie chimique suisse et le siège de la seconde Université helvétique. (Sur le plan universitaire, par exemple, en 1965, le pourcentage des étudiants étrangers est de l'ordre de 33 % contre 14,4 % à Strasbourg.) Le rayonnement international de Bâle est aussi considérable que celui de Genève, et même son influence internationale est d'un poids bien supérieur à son influence nationale (138).

Pour l'Etat suisse, le caractère périphérique de la région située au Nord du Jura s'accentue sans cesse davantage : la ville de Bâle a conscience elle-même d'être le centre d'une entité géographique délimitée au Sud par le Jura, à l'Ouest par la Trouée de Belfort et le Pays de Montbéliard, et au Nord par le Bassin potassique de la zone de Mulhouse. L'infrastructure ferroviaire et fluviale est de premier ordre : premier port fluvial suisse (8 millions de tonnes), deux gares internationales, quatre gares portuaires et plusieurs gares locales de triage représentant environ 300 km de voies. Exploité en association avec Mulhouse, l'aéroport international de Saint-Louis-Blotzheim a un trafic moyen de 400 000 passagers par an.

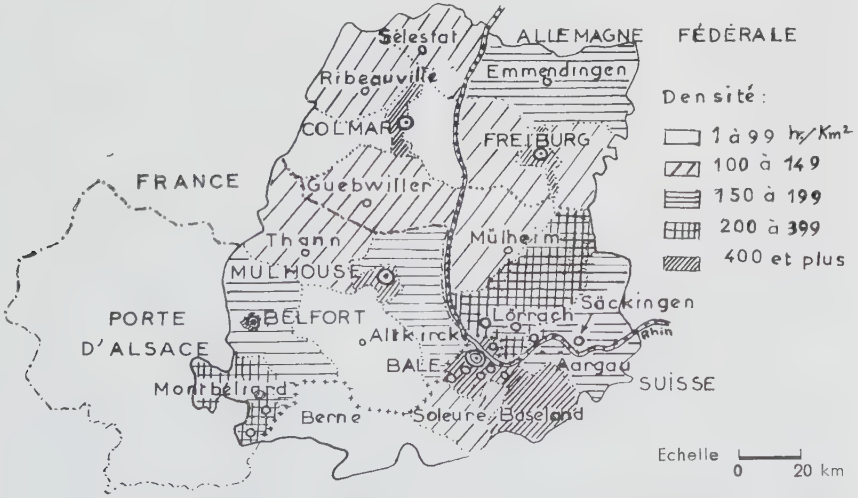
(137) R. Martin, *op. cit.*, p. 163.

(138) Rimbert S., « Les cinq niveaux d'influence de Bâle ». *Regio Baliensis*, 1965, VI/1, pp. 44-50.

Cette conscience d'être une métropole régionale, à gabarit européen, explique la politique envahissante des Bâlois, dans le Sud du Haut-Rhin. Presque toutes les grandes sociétés chimiques bâloises s'implantent à Huningue : 50 % de la main-d'œuvre vivant dans le « coin frontalier » de Saint-Louis-Huningue se trouvent dans l'orbite bâloise.

Doit-on en conclure que, malgré la frontière, Bâle est la véritable métropole régionale de la Porte d'Alsace ? Certains édiles et industriels mulhousiens envisagent ouvertement une association d'intérêts avec Bâle dans le cadre d'une *Regio Basiliensis,* dont la carte ci-contre montre l'extension maxima possible. Les Mulhousiens pensent que Bâle, sur le plan des affaires, est complémentaire de Mulhouse, que ce soit sur le plan économique, sur le plan des transports, de l'énergie, des déchets industriels. Mulhouse se considère comme concurrente de Strasbourg, mais comme partenaire complémentaire de Bâle, et elle envisage, dans le cadre de la *Regio,* des liaisons culturelles, comme la création d'un collège bilingue (voire trilingue), et des études communes sur les problèmes de l'emploi. Elle veut établir des liens étroits d'association, d'une part, avec Belfort et Montbéliard et, d'autre part, avec Bâle et sa zone d'influence.

« Mulhouse, estime Etienne Juillard (139), est suffisamment éloignée de Strasbourg et d'autre part, suffisamment favorisée par son carrefour pour être capable d'intégrer [...] Belfort-Montbéliard, tout cet ensemble qui devrait être relié plus étroitement qu'il ne



Le projet de la « Regio Basiliensis ». Densité comparée des populations (1964).

(139) E. Juillard, « Mulhouse et les projets de la Regio. « Colloque du 18 janvier 1965, relaté par le *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse,* n° 718. Bulletin trimestriel, n° 1, 1965, p. 42.

l'est par une autoroute, par un grand canal, par l'électrification ferroviaire, etc. [...]. La présence de PEUGEOT à Mulhouse en est un signe et je pense qu'il y a là une extension possible de la région Alsace (la plus petite des 21 régions — le Nord mis à part) qui ne pourra que profiter à Mulhouse et, par conséquent, en faire une véritable capitale [...]. Capitale-relais de la région Alsace, augmentée de cette Porte de Bourgogne qui a avec elle des liens étroits [...]. Je crois aussi à la nécessité de développer des liens avec Bâle mais [...] il y a toute une coordination à réaliser entre les plans d'aménagement alsaciens et les plans d'aménagement bâlois et badois [...]. C'est comme Centre de culture française que Mulhouse pourra peut-être proposer à Bâle des échanges. »

Pour Etienne JUILLARD, Mulhouse doit renforcer son équipement universitaire, sous forme d'instituts spécialisés de recherche et d'enseignement, mais non s'intégrer dans une nouvelle région commandée par Bâle, qui, de toute manière, ne peut exister que sur le plan des affaires ; car, les barrières administratives et douanières demeurent, d'autant plus que la Suisse ne fait pas encore partie de la C.E.E. (Communauté Economique Européenne).

Comme ni Belfort-Montbéliard, ni Mulhouse ne jouent présentement le rôle de métropole de la Porte d'Alsace, Bâle, malgré la frontière, risque à l'avenir de constituer pour cette Porte un pôle d'attraction très puissant. Mulhouse, entre Strasbourg et Bâle, ne peut songer à égaler des villes qui ont sur elle plusieurs siècles d'avance, en ce qui concerne leur développement culturel, humain et économique. Par contre, Mulhouse par rapport à Bâle, peut jouer à l'avenir le rôle de « ville-charnière » entre l'Alsace et la Franche-Comté, entre l'Alsace et la Suisse et entre l'Alsace du Sud et le Sud du Pays de Bade. Ce rôle suppose que Mulhouse devienne très vite un centre de culture, et non plus seulement un centre industriel ; car c'est la condition essentielle de tout rayonnement (140).

Autrement dit, la *Regio* vise « à assouplir et à perméabiliser les frontières pour réaliser les échanges », mais il n'est pas question de supprimer les frontières, et chaque secteur, considéré comme faisant partie du périmètre de la *Regio*, entend rester ce qu'il est sur le plan national et culturel. Par conséquent, la cause est entendue : Bâle ne saurait être la Métropole de la Porte d'Alsace et n'a pas l'intention, du reste, de le devenir.

Le poids économique de Bâle sur la Porte d'Alsace a un effet bénéfique, en ce sens qu'il favorise, sous sa pression, une association plus étroite du trinôme Mulhouse-Belfort-Montbéliard. La Porte d'Alsace n'a pas, en fait, une métropole... mais deux, qui deviennent de moins en moins concurrentes et de plus en plus complémentaires. Pour les horizons 1985-1990, on doit assister à la création d'une aire urbaine métropolitaine polynucléaire, plus préci-

(140) D'après Philippe BRANDT, Président de la Société Industrielle de Mulhouse.

sément bipolaire, et d'une puissance suffisante pour équilibrer l'attraction bâloise ; la neutralité suisse oblige, en effet, Bâle à demeurer partiellement en marge du Marché Commun, alors que cette aire bipolaire ne peut qu'en bénéficier pleinement, au contraire, s'étant structurée selon l'axe majeur des échanges de ce Marché Commun.

L'existence d'une *Regio Basiliensis* est possible, mais n'est-elle pas condamnée à se limiter aux domaines industriels et commerciaux, comme une sorte de « micro-Marché Commun régional » ? Peut-elle devenir une région européenne à part entière ? Trop de barrières politiques, administratives et culturelles nous semblent devoir subsister, même au cas où la Suisse, rompant avec sa neutralité traditionnelle, serait admise comme associée dans la C.E.E.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Au terme de cette étude une remise en cause du cadre régional et de la notion même de région géographique nous semble quelque peu nécessaire. Déjà en 1928, A. Gibert, considérait qu'il existait une région spécifique de Lure à Mulhouse, mais, hésitant sur ses orientations véritables, il la nommait Porte de Bourgogne et d'Alsace. Quarante ans après le beau travail de ce Maître, l'hésitation n'est plus possible ; car, l'expansion s'effectue dans le sens alsacien et rhénan, et non dans le sens franc-comtois.

La concentration industrielle, en provoquant de profondes perturbations dans la vie régionale, a favorisé cette orientation ; car, l'impératif spatial l'emporte dans la grande entreprise intégrée. Cette place indispensable, seule, la plaine rhénane pouvoir l'offrir. Vers 1930, les entreprises modestes ou moyennes, pouvaient se contenter d'une superficie relativement réduite. Les usines s'éparpillaient dans les vallées, sauf autour de Mulhouse. Aujourd'hui, les grandes industries ont besoin de plus de place et s'installent en plaine : les Usines Peugeot ont recherché les vastes berges plates de l'Allan, comme, plus tard, les terrasses de la Hardt. L'élimination et la reconversion des petites entreprises ont fait disparaître progressivement les usines encastrées dans les vallées encaissées vosgiennes ou jurassiennes, à la recherche de la force motrice de l'eau et d'une main-d'œuvre d'ouvriers-paysans stables.

L'équilibre existant entre textile, horlogerie et métallurgie, a été détruit au profit des grands Constructeurs mécaniques. Une structure pyramidale des Entreprises s'est établie, entraînant la disparition des entreprises à capitaux familiaux, armature souple et solide, durant près de deux siècles d'activité régionale. Désormais, deux ou trois groupes de constructions mécaniques, affaires de gabarit national et européen à clientèle mondiale, très intégrées verticalement et horizontalement, commandent à toute une hiérarchie de sous-traitants ; eux, seuls, ont un effet d'entraînement réel pour toute l'économie régionale. Les sous-traitants, ayant perdu une part notable de leur indépendance en matière de fabrications et de marchés, voire même de gestion, dépendent des Sièges parisiens des grandes Entreprises.

Du même coup, la région est dévitalisée sur le plan financier. Son pouvoir de commandement s'est amoindri au profit de la Région Parisienne, donneuse d'ordres : toutes les affaires importantes se traitent à Paris et, dans une moindre mesure, à Lille et à Lyon.

Des associations se nouent par-dessus les unités de production régionales, ce qui eût été impensable dans un cadre d'industries familiales (Alsthom et Unelec, Alsacienne de Constructions Mécaniques et Groupe Hispano, Peugeot et Renault et, maintenant, Peugeot-Alsthom-Unelec). Les Sociétés sont devenues des « holding-trusts » ; une société exclusivement financière coiffe les divers groupes de fabrication et impose à l'ensemble sa politique. De ce fait, la localisation des usines ne procède plus d'un déterminisme régional, tout au moins ce déterminisme pèse d'un poids beaucoup moins lourd qu'autrefois sur les décisoins patronales.

Le monolithisme industriel crée un certain vide autour de lui. L'ombre des géants inhibe quelque peu les nouvelles implantations, qui préfèrent prendre leurs distances. Ces hésitations s'expliquent aussi devant une indigence grave des services tertiaires et de certaines catégories de main-d'œuvre qualifiée absorbée par les seuls grands Constructeurs.

Le monolithisme est responsable non seulement d'un grave déséquilibre entre l'emploi masculin et l'emploi féminin, mais aussi entre ouvriers spécialisés et manœuvres. Exigeantes en spécialistes très qualifiés, les grandes Entreprises recrutent de moins en moins d'ouvriers professionnels mais recherchent vainement des manœuvres dans la région. Elles ne recrutent donc plus suffisamment dans la Porte d'Alsace, mais font appel, par contre, à des cadres et à du personnel d'origine externe. Cette situation fait peser une menace grave sur l'emploi régional, à moins d'implantations nouvelles, et favorise aussi des brassages de population.

Mais, l'expansion des grandes firmes ayant provoqué une politique de hauts salaires, branchés sur ceux de la Région Parisienne, il est difficile aux entreprises moyennes indépendantes de tenir, à moins de se contenter de la main-d'œuvre féminine, trop largement disponible. La métallurgie de précision, l'horlogerie, la fonderie ont disparu de la région ; ou bien, elles ont passé des contrats de main-d'œuvre avec les grandes Entreprises, dont elles sont devenues les sous-traitantes. Comme cela, la mobilité de l'emploi n'existe plus et l'espoir d'une « promotion » sochalienne s'est envolé pour beaucoup.

La crise de structure et de conjoncture du textile a servi aussi le monolithisme industriel. Les firmes textiles se sont reconcentrées et sont passées, pour la très grande majorité d'entre elles, sous le contrôle exclusif des plus grands trusts textiles nationaux (Gillet-Thaon, Prouvost, Cartier-Bresson) ; elles dépendent donc maintenant de Lille ou de Lyon. Quant aux usines textiles, qui se sont refusées à cette intégration, elles sont devenues des usines sous-traitantes de l'automobile ou de l'électromécanique. Aucune n'a échappé à ces processus contraignants.

Seuls, peut-être, le textile lainier de luxe et la bonneterie ont réussi à demeurer indépendants, mais, eux-mêmes, n'ont pu

tenir qu'en se groupant pour se mécaniser à l'extrême et s'automatiser, afin de réduire les coûts de main-d'œuvre.

Le monolithisme a donc pour principal effet humain d'aggraver le sous-emploi féminin et de ne plus apprécier l'habileté manuelle de l'ouvrier qualifié régional. Ces délaissés du monde moderne trouvent difficilement un débouché vers le secteur tertiaire ; car, celui-ci est encore trop restreint aux bureaux d'usines et à des commerces, banques et assurances, qui subissent également l'influence du monolithisme. Le commerce est très concentré et dépend en grande partie, lui aussi, des grands Constructeurs, qui vont jusqu'à financer directement de grands magasins collectifs, comme les RAVI et SUPER RAVI, concurrence écrasante pour le petit commerce indépendant, mais affaire intéressante pour les grandes Entreprises, récupérant ainsi pour une part non négligeable, les salaires versés dans des bénéfices commerciaux !

Le monolithisme industriel a eu, par contre, des effets bénéfiques, en engendrant un niveau de vie plus élevé que celui des régions environnantes. Ce niveau se remarque à l'aspect pimpant de nombreuses villas, aux coquets pavillons, aux jolis chalets de week-end, aux vitrines alléchantes des magasins collectifs. Le produit de la taxe locale est plus élevé dans la Porte d'Alsace que dans toutes les régions environnantes, et même l'ensemble de la France de l'Est. L'unité de la région vient aussi de ce niveau de vie plus élevé. En réalité, les salariés sont incités à dépenser, parfois largement au-dessus de leurs moyens, grâce aux prêts libéraux des grandes Entreprises, qui ont tout intérêt à loger leur personnel par accession à la propriété, qui ont également intérêt à favoriser la consommation d'autos, de cycles, d'appareils électro-ménagers, de matières plastiques, etc., produits qu'elles dispensent.

La grande Entreprise, en tant que pourvoyeuse de biens et de services, est bénéficiaire à tous les degrés. Elle justifie des charges sociales lourdes. Elle s'attache plus fortement par ses prêts le personnel. Elle récupère par ses organismes de crédit les sommes prêtées, qui se sont transformées en biens mobiliers ou autres, dont elle est dispensatrice. L'économie de consommation ainsi favorisée évolue, si l'on peut dire, en circuit fermé. Mais c'est aussi un univers assez fermé qui s'est créé, où le collectif l'emporte sur l'individuel, où la société de consommation devient plus exigeante dans ses besoins, où tout un réseau de relations, toute une hiérarchie sociale sont fondés sur l'appartenance, ou non, à la Grande Entreprise.

Au sommet de la pyramide, on trouve les éléments directionnels, les cadres supérieurs, nommés par les sièges parisiens et qui font un stage plus ou moins prolongé dans la Région, sans avoir beaucoup d'attaches avec elle. Les cadres, issus de la Région, ont parfois l'impression pénible d'avoir perdu le contact avec la Direction. (Cette Direction qui était autrefois incarnée par les membres

de la famille fondatrice de l'entreprise et que l'on considérait avec déférence). Les travailleurs, eux aussi, ne connaissent plus les « patrons ». Un dialogue de sourds s'instaure souvent avec la haute direction parisienne. Les usines sont devenues des unités de production, et non plus les biens personnels d'une famille, quelque peu paternaliste, mais profondément enracinée dans le milieu régional. Ainsi de nouveaux rapports se sont établis ; mais, ces liens quasi-familiaux et confessionnels, qui soudaient au patronat local une main-d'œuvre dévouée et docile, n'existent plus.

Favorisant la concentration du personnel autour des grandes unités de production, les grandes directions parisiennes ont jugé nécessaire de restreindre au maximum le ramassage par cars dans les campagnes, ramassage qui s'effectue pourtant encore, dans un rayon de 45 à 70 km, chaque jour. Alors, de grands ensembles se sont édifiés, mais au hasard des terrains disponibles et des vastes superficies les moins coûteuses, donc à l'écart des centres urbains existants, entre 4 et 8 km des villes-centres. Ces cités nouvelles se sont trouvées mal intégrées aux agglomérations voisines, débordées du reste par cet afflux et mal préparées à le recevoir, puisque connaissant déjà un surpeuplement élevé. Ce logement hâtif du personnel ouvrier dans ces grands ensembles a donné à certains de leurs habitants l'impression d'une prolétarisation, d'un isolement volontaire, vis-à-vis des lotissements d'ingénieurs et de cadres qui eux se sont installés à l'orée de la ville-centre. Ces nouveaux habitants ne sont donc pas encore intégrés à la vie urbaine, mais conservent de fortes relations avec leur milieu rural d'origine, où ils se rendent souvent durant les week-ends et les vacances.

Il en résulte à la fois de profondes perturbations de la vie rurale et de la vie urbaine. La vie rurale a été sclérosée par la transformation de villages entiers en cités-dortoirs, ou bien encore par la coexistence du grand ensemble et du vieux village ennoyé dans le flot des lotissements. Terres arables et prés ont été facilement transformés en terrains à bâtir. En même temps, sécurité potentielle en cas de récession ou de guerre, beaucoup d'ouvriers ont conservé un bien rural, la ferme des ancêtres, même si la plupart ont totalement renoncé à la double activité. Aussi les quelques exploitants à plein temps éprouvent-ils les plus grandes difficultés à valoriser leurs exploitations, en les agrandissant, pour rentabiliser la mécanisation. Sans doute, quelques grandes exploitations font-elles des bénéfices dans la vente des produits laitiers, mais leurs jours sont comptés, faute de personnel, faute de successeur, faute de place...

La perturbation de la vie urbaine n'est pas moins grande. Les agglomérations se sont développées jusqu'ici à la hâte, sans plan d'ensemble. Les équipements collectifs ne suivent pas la poussée des constructions. Les relations interurbaines sont devenues indigentes en quantité et en fréquence. Le monolithisme industriel a créé une vaste banlieue inorganisée, une nébuleuse, et non une

agglomération structurée ; car, l'organisation urbaine a dix années de retard, au moins, sur la croissance industrielle, et surtout, les cadres administratifs sont inadéquats pour faire face à cette expansion imprévue et surprenante. Malgré ces freins, le monolithisme industriel est créateur d'une nouvelle région économique, dont il supporte le poids et dont il en assume même le destin.

Symbolisée par la présence de deux grandes usines PEUGEOT à Sochaux et à Mulhouse-Ile Napoléon, l'alliance entre l'aire urbaine de Belfort-Montbéliad et le complexe urbaine Mulhouse-Rhin est désormais scellée. L'essentiel de l'expansion urbaine s'ordonne le long de l'axe de l'autoroute prévue E_{44} (Mulhouse-Montbéliard) et du tracé du canal à grand gabarit du Rhône au Rhin. C'est un axe bipolaire, mais cette bipolarité est désormais l'épine dorsale de l'aménagement régional. La Porte d'Alsace se développe dans une perspective rhénane et alsacienne.

Cette bipolarité d'ordre essentiellement industriel entraîne une transformation des réseaux de relations urbaines. Les petites villes périphériques souffrent de cette concentration. Les aires urbaines autour des grands pôles d'attraction industriels tendent à s'hypertrophier. Le cadre régional doit être adapté aux liens nouveaux tissés par la grande industrie.

Une évolution intéressante et nouvelle de la géographie régionale se dégage, nous semble-t-il, de ces constatations. Déjà M. ROCHEFORT, dans la conclusion de sa thèse sur l'Organisation Urbaine de l'Alsace, avait remarquablement perçu ce phénomène de démantèlement progressif de l'autonomie des réseaux urbains régionaux : « Quand l'initiative économique tend de plus en plus à être réservée à Paris, ... il s'établit des liens de structure (nouveaux) qui subordonnent le réseau régional à une unité plus vaste (que la ville) constituée par l'Etat ou par la zone d'influence de quelques grands trusts » (1). Dans notre étude, l'unité plus vaste qui donne ses dimensions à la Porte d'Alsace, n'est pas une ville métropole, mais la zone d'influence du Groupe PEUGEOT-Automobiles.

Toutefois, les liens de structure tissés autour de ce pôle industriel créent la nécessité d'une zone urbaine-relais à proximité, dont le nouveau réseau de relations se substitue progressivement à l'ancien. La grande usine secrète ainsi la grande ville-métropole régionale à proximité. La logique de ce processus amène à affirmer qu'en économie libérale comme, du reste, en économie socialiste, les régions peuvent se créer dans le cadre de la sphère d'influence d'un grand complexe industriel, plutôt que de quelque grand trust. Car le trust, en économie libérale, est d'essence financière, c'est un groupement d'intérêts qui peut s'intégrer aux activités de plusieurs régions. Le complexe industriel, au contraire, même commandé de loin par un trust, est en prise directe sur la vie régionale. Son réseau

(1) M. ROCHEFORT, *op. cit.*, p. 341.

de relations fait naître, à côté de lui, les services de la grande ville, pour la satisfaction de ses besoins, des besoins de ses sous-traitants locaux et du personnel employé. Le cadre régional s'établit ainsi aux limites de sa zone d'influence exclusive. Si la grande usine ne bénéficie pas déjà d'un réseau urbain suffisamment ample, elle en suscite la création et provoque ainsi, pour ses besoins, la naissance d'une métropole régionale.

Ce processus n'est-il pas déjà en cours de réalisation dans la Porte d'Alsace ? L'aire urbaine de Belfort-Montbéliard, en se struc-

turant autour de Sochaux, en s'équipant en services pour s'élever au niveau des besoins de la grande usine, en se donnant les infrastructures de communication nécessaires, tend à devenir progressivement une véritable métropole régionale ; mais elle ne le deviendra vraiment que si Sochaux demeure, pour une part, le centre majeur des fabrications et montages de PEUGEOT. Dans le cas contraire, Mulhouse, qui a deux siècles de tradition industrielle derrière elle, déjà plus fortement structurée, sera rapidement une métropole régionale, indépendante de Strasbourg et de Besançon, mais dépendante de Paris, c'est-à-dire qu'elle ne peut prétendre aux attributs majeurs d'une grande métropole, mais seulement à ceux d'une « métropole-relais ».

Cette unité régionale n'est pas artificielle. Ce n'est pas seulement un groupement d'usines et de techniques. C'est aussi un ensemble, où les genres de vie sont partout transformés par le contact avec la grande usine, où des problèmes communs exigent des solutions communes. La cohésion régionale procède aussi d'un certain « consensus » de la population. Ce désir d'unité existe au niveau des responsables administratifs et économiques. Il commence plus lentement à s'exprimer dans le sentiment populaire, mais il sera longtemps freiné, peut-être, par des barrières administratives et linguistiques, qui ne s'effacent pas d'un trait de plume et qui sont paralysantes à bien des égards.

Pourtant, région qui comptera bientôt 600 000 habitants, la Porte d'Alsace est déjà une réalité économique et humaine, région moyenne sans doute, sans commune mesure avec une province historique, mais qui est du type des unités rhénanes moyennes. Produit d'une brillante réussite humaine, qui ne s'est pas démentie depuis la fin du XVIII[e] siècle, c'est une région originale par son autonomie entre deux provinces, capable de devenir très vite l'un des pôles d'expansion industrielle de la Communauté Economique Européenne, dans son axe central.

ANNEXE I

FONCTION RÉGIONALE DANS L'ARMATURE URBAINE DE LA RÉGION DE L'EST

Niveau des villes au point de vue de l'influence extérieure
(d'après HAUTREUX et ROCHEFORT, avril 1964)

1 Type de zone d'influence ..... coefficient 5
2 Population de la zone d'influence ... — 6
3 Carrefour ferroviaire et routier ..... — 4
4 Total des indices multiplié par coefficients de pondération

	1	2	3	4
Strasbourg	5	4,2	5	70,2
Nancy	5	4,4	5	71,4
Mulhouse	1	3	4,5	41
Dijon	4	3,2	5	59,2
Besançon	3	2,7	5	51,2
Montbéliard	0	0	2,5	10
Belfort	3	2,2	4	44,2
Colmar	2	1	4	32
Vesoul	2	1,5	3	31
Pontarlier	0	0	3,5	14
Sélestat	0	0	4	16

FONCTION RÉGIONALE DANS L'ARMATURE URBAINE DE LA RÉGION DE L'EST

Niveau des villes au point de vue des services à l'usage des particuliers
(d'après HAUTREUX et ROCHEFORT, avril 1964)

1 Services recensés au titre du niveau supérieur ..... coefficient 5
2 Administrations ..... — 9
3 Equipement scolaire ..... — 8
4 Equipement culturel et artistique ..... — 5
5 Commerces rares ..... — 5

6 Médecins spécialistes ..... — 7
7 Equipement sportif ..... — 2
8 Total des indices multiplié par les coefficients de pondération

	1	2	3	4	5	6	7	8 niveau spécifique
Strasbourg ..	5	4,5	5	4,5	5	4,5	4,5	171
Nancy	5	4,5	5	3,5	3,5	4,5	4,5	158,5
Mulhouse ...	2,5	1	4	3,5	2,5	4	3,5	98,5
Dijon	4	5	5	3,5	4,5	4	3,5	160
Besançon	4	3,5	4	5	4	2,5	4	136,5
Montbéliard .	0	0,5	3,5	3	0,5	2	1	57
Belfort	1	2,5	4,5	2,5	1	3	2,5	92
Colmar	0	3	4,5	3,5	2,5	2,5	1	100
Vesoul	0	2	3	1	1	1	0,5	64
Pontarlier ...	0	0,5	3	2,5	0	1	2	47
Sélestat	0	0,5	3	1	0,5	1	1	40

FONCTION RÉGIONALE DANS L'ARMATURE URBAINE DE LA RÉGION DE L'EST

Niveau des villes au point de vue des services à l'usage de l'économie
(d'après Hautreux et Rochefort, avril 1964)

1 Services recensés au titre du niveau supérieur ..... coefficient 7
2 Equipement bancaire ..... — 9
3 Professions rares ..... — 5
4 Commerces rares ..... — 5
5 Chambre de Commerce ..... — 6
6 Relations aériennes ..... — 1
7 Salariés extérieurs commandés par la ville
8 Total des indices multiplié par les coefficients de pondération

	1	2	3	4	5	6	7	8 niveau spécifique
Strasbourg ..	5	5	5	4,5	5	4	5	176,5
Nancy	5	4	5	3,5	5	3	5	161,5
Mulhouse ...	4,5	3,5	2	3	3	1	5	122
Dijon	3	3	3,5	4,5	5	3	3,4	131,2
Besançon	1,5	2,5	3,5	2	5	1	3,5	102
Montbéliard .	0,5	2	1,5	0	2	3	5	59
Belfort	0	2,5	1,5	1,5	3	1	3	65,5
Colmar	1,5	3	3	2,5	3	3	1,5	90,5
Vesoul	1	1,5	1	1,5	2	1	0	46
Pontarlier ...	0,5	1	1	1	0	1	0	23,5
Sélestat	0,5	1,5	0,5	1,5	0	0	0	27

FONCTION RÉGIONALE DANS L'ARMATURE URBAINE DE LA RÉGION DE L'EST

Niveau global des villes

(d'après HAUTREUX et ROCHEFORT, avril 1964)

Niveau spécifique des villes au point de vue de :

1 la population
2 des services à l'usage de l'économie
3 des services à l'usage des particuliers
4 de l'influence extérieure
5 total des niveaux spécifiques

	1	2	3	4	5 niveau général
Strasbourg	64,3	176,5	171	70,2	482
Nancy	61,35	161,5	158,5	71,4	452,75
Mulhouse	55,45	122	98,5	41	316,95
Dijon	53,9	131,2	160	59,2	404,3
Besançon	44,2	102	136,5	51,2	333,9
Montbéliard	36,6	59	57	10	162,6
Belfort	39,85	65,5	92	44,2	241,55
Colmar	38,65	90,5	100	32	261,15
Vesoul	18,45	46	64	31	159,45
Pontarlier	18,2	23,5	47	14	102,7
Sélestat	14,9	27	40	16	97,9

ANNEXE II

INDICES HIÉRARCHIQUES DES AGGLOMÉRATIONS DE L'EST

Agglomér.	Indice population	Indice économie	Indice dynamisme économique	Indice de centralité	Total : indice hiérarchiq.
Strasbourg	2,7	4	1,3	3,6	11,8
Mulhouse	1,3	2,5	1,4	0	5,2
Belfort	0,6	1,2	0,8	0,4	3
Besançon	0,7	1,3	0,8	2,4	3

(D'après E. JUILLARD, *Essai de hiérarchisation des centres urbains.* Centre d'études d'aménagement et d'urbanisme, 30 mars 1961.)

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

1. ARCHIVES

Aux Archives départementales du Doubs, du Territoire de Belfort, du Haut-Rhin et de Haute-Saône, la série M a fourni des renseignements démographiques et industriels pour le XIX^e^ siècle et les débuts du XX^e^ jusqu'en 1931, ainsi que les enquêtes sur le chômage.

Aux Archives du Territoire de Belfort, Dictionnaire géographique, historique et statistique des Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, 1851 (belles cartes des industries de Mulhouse et du Territoire de Belfort), Strasbourg, 2 éditions.

Aux Archives du Doubs, C 105, rapport sur les origines de la famille PEUGEOT.

Aux Archives du Haut-Rhin, C 375, 376, 378, 379, 389, 381, 399, 401.

Aux Archives de la Haute-Saône, la série PJ a fourni des renseignements à travers les journaux de 1940 à 1960, sur l'évolution industrielle.

Malheureusement, malgré une lettre d'autorisation des gérants des anciens Etablissements MÉQUILLET-NOBLOT et Cie, il n'a pas été possible d'avoir accès aux Archives de cette maison, postérieures à 1921, l'Archiviste en chef de Vesoul ayant appliqué strictement la loi. Du reste, il en a été de même pour d'autres documents familiaux déposés dans les Archives départementales des autres départements cités ci-dessus ; il en résulte une information historique parfois incomplète, car l'essentiel devait être la consultation de documents sur les établissements industriels durant la période 1919-1945. La plupart des entreprises enquêtées ont ouvert largement les dossiers en leur possession ; de même, il a été possible de consulter tous les rapports de la Banque de France et de la Société Générale, les Bulletins Financiers de la Société Générale Alsacienne de Banque, ainsi que ceux du C.I.A.L. depuis la période de l'entre deux guerres, jusqu'en 1960.

2. MANUSCRITS CONSULTÉS

Pour plus de clarté, nous classons les archives par zones et par groupes industriels :

a) GROUPE PEUGEOT ET PAYS DE MONTBÉLIARD.

Un document d'archives capital est le travail du Docteur M. DUVERNOY, beau-frère dans la famille PEUGEOT de Valentigney : « Notes pour servir à l'histoire des usines PEUGEOT », Valentigney, septembre 1937, 67 pages (malheureusement inédites).

Ont été consultés :

— les documents de la famille,
— les documents d'archives communales, à Hérimoncourt,
— les livres de comptes de Jean-Georges Peugeot et Jean-Frédéric et sa veuve (les fondateurs de la dynastie),
— les livres des usines de Sous-Cratet et Valentigney,
— un manuscrit de P. Metetal sur l'Histoire de Valentigney.

Egalement :

Docteur Duvernoy, manuscrit d'une conférence sur la Métallurgie du Pays de Montbéliard, faite à Sochaux le 12 juillet 1946, 41 pages.

Docteur Cuisenier. — Directeur administratif de la Société Peugeot et Cie, à Audincourt. « Les origines de l'Industrie du Pays de Montbéliard ». Conférence faite au C.I.P.E.S., le 6 avril 1965, 24 pages.

Auguste L'Epée. — « Notice historique sur la fabrique des boîtes à musique de Sainte-Suzanne (Doubs) », 1878.

Henry L'Epée. — Causerie sur la fabrication des boîtes à musique à Sainte-Suzanne, faite à la Société d'Emulation de Montbéliard, le 31 octobre 1942, 1945, 6 pages.

Henry L'Epée. — Conférence faite à la réunion des Conseillers du Commerce Extérieur à Besançon, le 7 décembre 1961, 6 pages : « Les Porte Echappements ».

Rapports annuels aux Actionnaires : Automobiles Peugeot,
(sur 10 ans) Cycles Peugeot,
1956-1966 Aciers Peugeot et Cie, Audincourt.

Direction Commerciale des Automobiles Peugeot, Paris. — Rapports pour le Comité Général, 1956-1966, et Statistiques de Productions Ventes.

Archives de la Direction Générale de la S. A. Peugeot, Paris. — Statistiques de fabrication et d'exportations par pays qui ont été très libéralement mises à ma disposition.

Direction du Personnel. Usines de la S. A. Peugeot, à Sochaux. — Répartition du personnel par départements et par communes au 15 février 1964. Etat récapitulatif du personnel de 1937 à 1965. Fichier du Personnel que nous avons pu consulter (au 1/20e).

Enquêtes syndicales. Résultats de l'enquête sur le travail des femmes, organisé en 1965 par la section C.F.T.C. de la S. A. Peugeot, à Sochaux.

Historique de la Société Charpentier-Vogt et Goguel, Montbéliard.

Etude sur Grand-Charmont. Département Social S. A. Peugeot, Sochaux, juillet 1962, 14 pages, tableaux, diagrammes, plans, pyramides des âges.

Etude sur Grand-Charmont. Grand Ensemble des Fougères, août 1962, 27 pages, 2 plans, 1 pyramide des âges.

M. Guyon. — Notre région dans les statistiques, mai 1964, 20 pages, nombreux tableaux.

District urbain du Pays de Montbéliard. Les Grands Ensembles de construction, 1961, avec plans.

Note sur la place du Pays de Montbéliard dans l'étude d'armature urbaine de Franche-Comté, 8 pages. - Boulloche (A.), Maire de Montbéliard, Montbéliard, 1966.

C.P.E.S. et Formation Interentreprise, 6 pages. Rapports d'activités du C.P.E.S. et du C.I.P.E.S. - M. Peltier, Directeur, Château Sahler, Exincourt (Doubs).

Programme de Modernisation et d'Equipement du District Urbain de Montbéliard (2 rapports, novembre 1963), S.E.R.E.T.E.S., 164, rue de Rivoli.

— Rapport n° 1 : Evolution et Perspectives de l'emploi et enquête sur le travail des femmes, 170 pages.

— Rapport n° 3 : Recherche des déficiences de l'équipement administratif, social et commercial du district. Rôle actuel et futur du Centre Commercial de Montbéliard, 108 pages.

Comité d'aménagement de la Région de Montbéliard. Equipement culturel et sportif de la Région de Montbéliard. Synthèse et conclusions de l'enquête 1962-1963, septembre 1963, 51 pages.

Etat des Etrangers. Région de Montbéliard, janvier 1965.

R. Lamboley. — Le District urbain du Pays de Montbéliard. Exposé au Centre de Rencontres de Glay, 28 janvier 1967, 19 pages.

Evolution démographique de la zone de Montbéliard jusqu'en 1975. Institut d'Economie régionale Bourgogne - Franche-Comté - Dijon, 1961, 12 p. + 2 annexes.

Aménagement de la Z.U.P. de la Petite-Hollande. Dossier Programme F.D.E.S. Ville de Montbéliard. Société d'Equipement du Département du Doubs, juin 1965, 5 pages + dossier général et cartes.

Rapport sur les locaux industriels vacants. Association des Commerçants et Industriels du Pays de Montbéliard. Bureau d'Etudes et d'Accueil. District urbain du Pays de Montbéliard, Montbéliard, décembre 1966, 17 pages.

Programme de modernisation et d'équipement simplifié. Agglomération de Montbéliard. Ministère de l'Equipement. Direction du Doubs, 1966.

b) Belfort.

Ville de Belfort. Rapport et conclusions de l'enquête documentaire réalisée par les Services d'Urbanisme. Projet d'aménagement. Rapport monographique, 1951, 58 pages, cartes, diagrammes (fournit d'abondants renseignements sur la période de seconde guerre mondiale et l'immédiate après-guerre).

Huit enquêtes sur l'Alsthom à Belfort, en France et dans le Monde, 1959, tableaux, cartes.

F. Vianney-Delalande. — Rapport sur le visage humain et chrétien du Territoire de Mission de Belfort, 72 pages, tableaux, cartes.

Rapport sur le recensement de 1962. Comité d'Expansion économique et de productivité du département du Territoire de Belfort.

Comité d'expansion économique et de productivité du Territoire de Belfort :

— Les employeurs du département en 1963.

— Les zones d'emploi (d'après une enquête de la Direction Départementale du Travail et de l'Emploi).

Compte rendu de la table ronde organisée le 16 décembre 1966 par le Comité d'Expansion économique du Territoire de Belfort : « La maison individuelle a-t-elle un avenir dans le Territoire de Belfort ? », 30 pages.

Enquête de la Préfecture de Belfort sur les besoins sociaux des travailleurs étrangers et de leurs familles, 8 pages.

Les Migrants étrangers dans le Territoire de Belfort. Synthèse d'études effectuées dans le Territoire de Belfort par le S.S.M.O.E. de 1959 à 1964, 5 pages.

Le Port fluvial de Bourogne (avec plans). Chambre de Commerce et d'Industrie de Belfort, 1963-1964.
Zone industrielle de Bourogne. Société d'Equipement du Territoire de Belfort, 3 pages.

Chambre de Commerce de Belfort :
— Résultats d'une enquête sur le commerce de gros.
— Structure commerciale par quartiers.
— Commerces rares dans Belfort.
— Rapports sur cinémas, théâtres, centres culturels.

Mougin (B.). — La Structure des Exploitations Agricoles du Territoire de Belfort. Collection Economique, nº 2. Etudes communes du Service Technique et Economique de la Chambre d'Agriculture et du Centre d'Economie rurale et de Comptabilité agricole, Belfort, décembre 1964, Chambre d'Agriculture, 42 pages.
Direction des Services Agricoles du Territoire de Belfort. Evolution des cultures légumières de plein champ, des cultures maraîchères, florales et des pépinières dans le Territoire de Belfort, 59 pages, Belfort, 1965.
Mouvement de la population à l'intérieur de notre département, de 1954 à 1962. Association Industrielle, rapport 1964.

Chambre de Commerce et d'Industrie de Belfort :
— Les migrations quotidiennes du travail dans le Territoire de Belfort. 1er septembre 1966, 31 pages, 6 cartes-diagrammes.
— Listing des Industries Commerces et Services du Territoire de Belfort employant plus de 15 personnes, 36 pages, mai 1967.

Alsthom. — Statistiques concernant l'ensemble du personnel. Service du Personnel, 16 octobre 1963.

Statistiques de la Direction du Travail et de la Main-d'œuvre :
— Ouvriers déplacés à Belfort en provenance d'autres départements, 1963-1966.
— Etablissements du Territoire de Belfort. Effectifs, septembre 1963.
— Travailleurs du département se déplaçant dans d'autres départements, décembre 1963.
— Répertoire du personnel déplacé par transports routiers et par communes du Territoire de Belfort mis à jour en septembre 1963.

Société de Mécanographie Japy, à Beaucourt. Répartition géographique du personnel par communes, 30 novembre 1956, 5 avril 1963.

Archives de la Direction de Belfort du Ministère de l'Equipement :
— Recensement de la population du Territoire de Belfort de 1936 à nos jours.
— Plans d'aménagement.

Delle. Rapport du Plan directeur complémentaire d'urbanisme. Ministère de l'Equipement, direction de Belfort, 1966.
Chambre de Commerce et d'Industrie. Association Industrielle de Belfort-Montbéliard-Lure. Commission Démographie, études des zones d'emploi, décembre 1964. Etude des problèmes de l'emploi, 19 juin 1967.

c) Agglomération industrielle de Belfort-Montbéliard.

Rapport Saint-Hillier. — Association industrielle, l'Agglomération industrielle de Belfort-Montbéliard, Belfort, février 1967, 24 pages.

SAINT-HILLIER. — Etude d'armature urbaine régionale-circonscription d'action régionale de Franche-Comté, octobre 1965, 208 pages.

La formation et la promotion dans la Région Belfort-Montbéliard-Haute-Saône, mai 1963, 9 pages, 1 carte.

Centre d'études pour l'aménagement de Belfort-Montbéliard :

— Association industrielle, sous-commission des industries métallurgiques.
— Rapport sur les effectifs et l'évolution des industries métallurgiques et textiles, Belfort, 1954.

Le problème des délimitations de la zone urbaine de Belfort-Montbéliard, 1966, 23 pages, 6 tableaux.

Etude des Partis possibles pour le schéma directeur Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt. Rapport URBAM (1), S.A.C.E.F., Paris, mars 1967, 23 p.

Attraction commerciale et dynamisme des communes dans l'aire urbaine Belfort-Montbéliard. Rapport URBAM, S.A.C.E.F., Paris, janvier 1968.

Etude d'armature urbaine de Franche-Comté. Inspection générale de la construction. Circonscription de Franche-Comté, en collaboration avec le Bureau Départemental d'Etudes et d'Aménagement du Haut-Rhin, mai 1966.

Rapport sur les tranches opératoires du V^e^ Plan, septembre 1966.

Enquête de F. FAURE-SOULET :

a) L'orientation scolaire et professionnelle après quatorze ans dans les régions de Belfort, Montbéliard et de la Haute-Saône. Association Industrielle, Belfort s.d., 26 pages. Situation au 1^er^ janvier 1961.

b) Perspectives de formation et d'emploi des jeunes dans les mêmes régions. Belfort s.d., 23 pages.

Note sur le Centre de Sous-traitance de Belfort-Montbéliard-Haute-Saône à Belfort. Activité du centre, 4^e^ et 5^e^ année, 1964-1966.

Rapports du C.R.E.A. (Centre de Recherches et d'Economie Agricole) :

I. Les transformations agricoles et l'attraction de la vie industrielle dans les zones rurales.

II. Agriculture et Industrie dans la zone d'attraction industrielle de Belfort-Montbéliard. Etude comparée de trois groupes professionnels : Cultivateurs, Ouvriers-paysans, Ouvriers, 1964, 291 pages.

Aux Archives du Territoire de Belfort :

— Centre d'Etudes pour l'aménagement de Belfort-Montbéliard, Lure, 1952-1953.

— Rapports des sous-commissions du sol, des industries métallurgiques, des industries textiles, démographique et professionnelle, de l'énergie.

(1) U.R.B.A.M. : Union Technique International pour l'Urbanisme et l'Aménagement. Organisme privé chargé d'établir un schéma directeur.

d) Arrondissement de Lure.

Chambre d'Agriculture de Haute-Saône - Vesoul :

— Enquête sur les structures agricoles et avenir des exploitations agricoles, octobre 1964.
— Physionomie des exploitations agricoles, janvier 1962.
— Quelques aspects de l'Agriculture haut-saônoise, juillet 1964.
— Les Régions agricoles de Haute-Saône, 1962.

Chambre de Commerce et d'Industrie de Lure :

— Cerviotti (M.). — Le Commerce de Lure, 54 pages.
— Situation Economique. Exercice 1966, 65 pages.

Station d'Agronomie de Dijon, I.N.R.A., C.R.A., du Centre-Est. Rapport sur l'étude et les possibilités de mise en valeur des sols de Saint-Bresson (Haute-Saône).

e) Franche-Comté et ensemble Nord-Est franc-comtois.

Direction des Services Agricoles du Doubs, Besançon. Aspects de l'Agriculture en Franche-Comté.

A.S.S.E.D.I.C. Evolution de l'emploi dans l'Industrie et le Commerce en Franche-Comté, du 31 décembre 1961 au 31 décembre 1964, et du 31 décembre 1964 au 31 décembre 1967.

Centre d'Etudes Economiques Régionales de Franche-Comté :

— Les problèmes de l'emploi dans le Nord-Est de la Franche-Comté au cours du V^e^ Plan, Besançon, juin 1965, 80 pages, 3 annexes statistiques, 1 carte.
— Les mouvements migratoires en Franche-Comté, Besançon, octobre 1965, 180 pages.

Comité d'expansion économique de productivité de Franche-Comté. Profil économique de la Franche-Comté, Besançon, 1966, 95 p.

Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Besançon. Données statistiques sur les Etudiants de la Faculté, 1960-1962.

Inspection Générale de la Construction. Circonscription de Franche-Comté.

Etude d'armature urbaine de Franche-Comté :

I. Notice explicative avec diagrammes et schémas, 154 pages.
II. Documents graphiques, 39 cartes, Besançon et Colmar, mai 1966.

— Inventaire des Equipements publics, 17 grandes cartes de la Région de Franche-Comté, Besançon, septembre 1965.

Chambre Syndicale Patronale du Textile. Association industrielle, Belfort. Evolution de 1952 à 1965.

f) Arrondissement de Mulhouse et Haut-Rhin.

Brandt (A.). — Les origines et la création des Ateliers de Construction André Koechlin et Cie, de Mulhouse (1826-1872). Exposé présenté à la réunion d'information des cadres de la S.A.C.M. de Mulhouse, le 28 février 1967.

Caillot (R.). — Rapport d'enquête. Le Sundgau à l'heure du choix. C.A.H.R., Mulhouse, juillet 1965, 108 pages.

Mendras (M.). — Enquête sociologique sur le Sundgau, juin 1954, 16 p.

Union Départementale C.F.T.C. Commission économique :
— Etude sur les salaires moyens 1961, 1962, 1963.
— Action syndicale dans le Textile du Haut-Rhin.

M.D.P.A. ADELBRECHT (E.). — Etude relative aux problèmes humains du Bassin Potassique et recherches de solution, 32 pages :
— Avant-Projet pour l'implantation d'une industrie de l'électrolyse du chlorure de sodium dans la zone industrielle de Mulhouse-Ottmarsheim, juin 1965, 43 pages.
— Rapport de synthèse sur les travaux de la Commission de travail sur l'avenir des Potasses d'Alsace, février-avril 1965, 48 pages, 1 carte.

Direction Départementale du Travail et de l'Emploi du Haut-Rhin. Entreprises installées dans le département du Haut-Rhin depuis 1954. Situation au 1er janvier 1966, Colmar.

A.S.S.E.D.I.C. Haut-Rhin - Mulhouse. Implantation géographique des établissements industriels et nombre de salariés occupés au 1er janvier 1965 par communes et par zones.

1. *Comité d'Action Haut-Rhinois (C.A.H.R.).*

Enquête détaillée sur les structures agricoles par régions. Comité Directeur d'action agricole, 1962.

Enquête sur les Industries mécaniques. Evolution et perspectives par secteurs, Mulhouse, 1964.

Catalogue des Usines et des Terrains industriels disponibles dans le département du Haut-Rhin, juin 1966.

Statistiques économiques et commentaires rapides par zones avec cartes des variations de la population active entre 1954 et 1962, avril 1966.

Emploi et Migrations par WEYMANN (A.), Directeur Départemental du Travail et de l'Emploi du Haut-Rhin, 1965.

Rapport pour l'Assemblée Générale du 20 novembre 1965. Aspects et problèmes de l'économie du Haut-Rhin. Eléments d'une politique d'expansion.

Listing des entreprises installées et des entreprises fermées dans le Haut-Rhin depuis 1954, avril-mai 1966.

2. *Chambre de Commerce et d'Industrie de Mulhouse.*

Situation économique dans le Département du Haut-Rhin en 1965, Mulhouse, 1966, 104 pages.

Structures, Méthodes, Résultats du Commerce à Mulhouse. Etude entreprise par le Centre d'Etudes du Commerce, Mulhouse, 1956, 214 pages.

Groupe de Travail « Expansion Economique ».

Développement des activités du secteur tertiaire dans la Région mulhousienne, Branche « Transports », 1966, 7 pages.

Etude sur le secteur tertiaire mulhousien, mars 1966, 22 pages.

Comité d'Aménagement de la Région Mulhouse-Rhin. Perspectives de développement 1962-1965 du Groupement d'Urbanisme Mulhouse-Rhin, août 1965, 23 pages.

Situation économique de la Circonscription consulaire de Mulhouse en 1965, Mulhouse, novembre 1965, 20 pages.

Développement économique et aménagement du Territoire sur l'Axe Mer du Nord-Méditerranée. Groupe de travail régional. Quelques exemples d'implantations, de décentralisations et de reconversions industrielles dans la Circonscription consulaire de Mulhouse, Mulhouse, janvier 1964, 8 pages.

Construction d'un canal à grand gabarit entre Mulhouse et Bourogne, son influence sur l'évolution économique de la région du Sundgau, Mulhouse, novembre 1965, 7 pages.

Port rhénan de Mulhouse-Ottamarsheim. Zone portuaire et industrielle (avec bilan d'activités de cette zone, janvier 1966, 10 pages.

L'électrification de la ligne de chemin de fer Mulhouse-Dole, Mulhouse, février 1965, 6 pages.

L'Aéroport international de Bâle-Mulhouse, septembre 1963, 6 pages. Evolution depuis 1963, mai 1965. Développement des relations et du trafic aérien (étude effectuée par l'I.T.A.), avril 1964, 16 pages. Activité au cours de l'année 1965. Programme 1966, avril 1966, 4 pages.

Centre d'Etudes du Commerce. La Ville de Thann et sa région. Problèmes économiques et commerciaux, février 1962, 83 pages.

3. *Ministère de l'Equipement. Inspection Générale de la Construction. Circonscription Alsace. Etude d'armature urbaine de l'Alsace B.D. E.A.*

Complexe urbain Mulhouse-Rhin, Colmar, mai 1966, 172 pages + 39 cartes. Programme de modernisation et d'équipement :

I. Perspectives de développement (58 pages).
II. Le logement (45 pages).
III. Evolution des structures urbaines (14 pages).
IV. Equipements (31 pages).
V. Financement (79 pages).

Direction de l'Equipement de la Ville de Mulhouse, 1967 (227 pages).

Chambre Syndicale Patronale du Textile, Mulhouse, 1954-1965.

Rapport sur la crise textile par la commission économique de l'Union Départementale C.F.D.T. du Haut-Rhin, Mulhouse, 1966.

3. DIPLOMES D'ÉTUDES SUPÉRIEURES ET THÈSES DE 3e CYCLE NON PUBLIÉS

1. DE LA FACULTÉ DES LETTRES DE STRASBOURG.

1 Darraud (M.). Les quartiers de Mulhouse (1967).
2 Decoville-Faller (M.). La Hardt (1966).
3 Jaudel (L.). Saint-Louis (1956).
4 Jung (M.). La naissance d'une banlieue ouvrière au Sud de Mulhouse (1955).

5 Martin-Grunenwald (R.). Détermination de la zone d'influence de Mulhouse (1967).
6 Perrin (P.). La formation du Paysage urbain de Mulhouse (1962).
7 Specklin (R.). Le Réduit Sundgovien. Thèse de 3e cycle (1964).
8 Tihay (J.-P.). L'évolution industrielle alsacienne (1966).
9 Walter (M.). Dannemarie (1954).

2. DE LA FACULTÉ DES LETTRES DE BESANÇON.

1 Bailly (A.). L'Urbanisme dans la Région de Belfort-Montbéliard (1966).
2 Debard (J.-M.). Etude de structure agraire dans le Canton d'Héricourt (1957).
3 Droz-Vincent (C.). L'extension urbaine d'Audincourt, deuxième ville du Pays de Montbéliard, depuis l'occupation française (10 octobre 1792) (1964).
4 Faye (M.). Le lait et l'industrie fromagère en Haute-Saône (1962).
5 Grillon (R.). Le mouvement ouvrier dans le Territoire de Belfort, de 1914 à 1936 (1963).
6 Haab (J.). Le Belfortais. Etude de contact entre les collines sous-vosgiennes et les avant-plateaux du Jura à l'Est de la Savoureuse (1954).
7 Hauger (J.). Caractères et résultats de l'évolution économique et humaine du Pays de Montbéliard (1949).
8 Perriguey (M.). Montbéliard. Etude de Géographie urbaine (1950).
9 Poirier (Cl.). Etude urbaine de Luxeuil-les-Bains (1966).
10 Soulas (N.). L'expansion de Belfort, 1871-1939. Aspects démographiques, économiques, urbains (1965).

3. DE LA FACULTÉ DES LETTRES DE PARIS.

Bouton (G.). Les problèmes de l'aménagement urbain dans la Région de Montbéliard (1965).
Commaille (J.). L'évolution des élections professionnelles chez Peugeot. Sochaux, depuis 1945 (1966).
Mangin (C.). La zone d'influence de Besançon (1959).

Mémoires de stage de l'Ecole Nationale d'Administration.

Déposés aux Archives du Territoire de Belfort.

1 Deroche (P.). Tableau général du Territoire de Belfort, septembre 1957. Deroche (P.). L'orientation et la formation professionnelle au service de l'économie dans la région Montbéliard-Belfort-Lure, décembre 1957.
2 Dupont (J. P.). L'expérience des Comités d'Entreprises dans la région de Belfort-Montbéliard, décembre 1952.
3 Gourmelon (H.). Le développement industriel de la Porte de Bourgogne et les structures administratives, décembre 1951.
4 Guibert (L.). Le marché du lait dans le Territoire de Belfort, décembre 1954.
5 Laballe (G.). Attitude des Industriels du Territoire de Belfort en face de la libération des échanges, décembre 1959.

Déposés aux Archives de Haute-Saône.

6 Maitrier (J.). Tableau du Département de la Haute-Saône, juillet 1962.
7 Melone (H.). Le Paysan haut-saônois devant son intégration dans le monde moderne, décembre 1963.

Déposés aux Archives du Doubs.

1 Dort (B.). La condition des Nord-Africains dans le Pays de Montbéliard, décembre 1951.
2 Le Brun (C.). Le district urbain du Pays de Montbéliard (1959).

Déposés aux Archives du Haut-Rhin.

1 Frattini (D.). L'évolution économique de Saint-Louis (1954).
2 Klein (P.). Les mines de potasse d'Alsace (1956).

THÈSES DE DROIT

1. DE LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS.

Ollier (J. P.). Seloncourt. L'évolution économique et démographique d'une commune du Pays de Montbéliard, Paris, 1955, 268 pages.

2. DE LA FACULTÉ DE DROIT DE NANCY.

Maillard (F.). L'industrialisation du Pays de Montbéliard, 1851-1951, 265 pages.

Mémoire de l'Ecole des Cadres du Commerce et des Affaires Economiques.

Falaise (D.). Potasse en Engrais chimiques (1965).

Rapports de stage du Lycée Technique Mixte de Montbéliard.

David (M.) et Frahier (Fr.). Deux études sur la Cotonnière d'Héricourt.

4. BIBLIOGRAPHIE

a) *Ouvrages généraux et articles ayant servi de base de réflexion et d'orientation de recherches.*

1 Arrighi de Casanova (E.). Décentralisation et conversion industrielle. *Revue juridique et économique du Sud-Ouest*, 1963, 4, pp. 941-960.
2 Bastie (J.). *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, 1965.
3 Beaujeu-Garnier (J.) et Chabot (R.). *Traité de Géographie urbaine*, Paris, 1963, 495 p.
4 Beaujeu-Garnier (J.). La Ville et la Région. *Annales de Géographie*, nov.-déc. 1965.
5 Campion (G.-L.). *Traité des Entreprises privées*. Tome I. Organisation et Financement des Entreprises. Paris, P.U.F., 4e édition, 1961, 441 p.
6 Carrière (Fr.) et Pinchemel (P.). Le Fait urbain en France. *Centre d'études économiques. Etudes et Mémoires*, no 57, Paris, 1963, 374 p.
7 Chabot (G.). Les zones d'influence d'une ville. *C.R. Congrès Intern. de Géogr.*, Paris, 1931, tome III, pp. 432-437.
8 Chabot (G.). La détermination des courbes isochrones en géographie urbaine. *C.R. Congrès intern. de Géogr.*, Amsterdam, 1938.
9 Chabot (G.). Géographie urbaine : la naissance et la localisation des villes industrielles. *Inf. géographique*, 1947.
10 Chabot (G.). L'armature urbaine en géographie régionale dans Urbanisme et Architecture. *Etudes en l'honneur de P. Lavedan*, 1951.
11 Chabot (G.). *Les Villes*, Paris, 3e édition, 1958.
12 Chardonnet (J.). *Les Métropoles économiques*, Paris, 1959.
13 Chardonnet (J.). *Géographie industrielle*, tome II, Paris, 1965.
14 Chatelain (A.). L'Industrie française de l'Automobile. *Rev. Géographie de Lyon*, 1950, 2, p. 106.
15 Christaller (W.). *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*, Iéna, 1933.
16 Christaller (W.). Rapports fonctionnels entre les agglomérations urbaines et les campagnes. *C.R. Congrès intern. Géogr.*, Amsterdam, 1938.
17 Christaller (W.). Das Grundgerüst der räumlichen Ordnung in Europa. Die Systeme der Zentralen Orte. *Frankfurter Geogr. Hefte*, 1950.
18 Delmas (Cl.). *L'Aménagement du territoire*, Paris, P.U.F., 1962.
19 Dickinson (R. E.). *City, region and regionalism*, Londres, 1947, 327 p.
20 Dudley Stamp (L.). *Applied geography*, Londres, 1960.
21 Dugrand (R.). *Villes et campagnes du Bas-Languedoc*, Paris, 1963, in-8o, 638 p.
22 Dumont (H.). Les migrations ouvrières du point de vue de la délimitation des zones d'influence urbaine et la notion de zone d'influence prédominante ; application à l'agglomération gantoise. *Bulletin de la Société belge d'Etudes géographiques*, 1950, XIX, pp. 91-135.
23 Gabert (P.). Turin, ville industrielle. *Etude géographique des Industries de Turin*, Paris, 1964, 314 p., 41 cartes et fig.

24 Garemc (P.). *L'Industrie du Meuble en France*, Paris, 1958, 580 p.
25 George (P.). *La Ville, le fait urbain à travers le monde*, Paris, 1952, 399 p.
26 George (P.), Guglielmo (R.), Kayser (B.) et Lacoste (Y.). *La Géographie active*, Paris, 1965.
27 Gottmann (J.), Sestini (A.), Tulippe (O.), Willats (E. C.) et Vila (A.). Planification régionale et géographique. *Cahiers de la Fondation nationale des Sciences politiques*, Paris, A. Colin, 1952, 140 p.
28 Gottmann (J.). *La Politique des états et leur géographie*, Paris, A. Colin, 1952, 228 p.
29 Gravier (J. F.). *L'Aménagement du territoire et l'avenir des régions françaises*, Paris, 1964, 338 p.
30 Hautreux (J.) et Rochefort (M.). *Les Métropoles et la fonction régionale dans l'armature urbaine française*, Paris, 1964, Ministère de la Construction, 38 p.
31 Hermitte (J. E.). Problèmes de géographie industrielle. *Recherches régionales*, n° 1, janv.-mars 1967, Nice, 16 p.
32 Hermitte (J. E.). *L'Economie industrielle des rivages méditerranéens entre Toulon et la Spezia*, Gap, 1965, 437 p.
33 *L'Industrie française de l'automobile* (notes et documentaires, n° 2914), Paris, 1962, 26 p.
34 Juillard (E.). *La Vie rurale dans la plaine de Basse-Alsace*, Strasbourg, 1953, 582 p.
35 Juillard (E.). La région : essai de définition. *Annales de Géographie*, n° 387, sept.-oct. 1962, pp. 483-499.
36 Juillard (E.). A propos de la notion de région géographique. *L'Homme*, n° 3, 1961, pp. 109-112.
37 Landry (A.). La construction automobile française. *Revue économique*, sept. 1961, pp. 689-754.
38 Lavedan (P.). *Les Villes françaises*, Paris, 1960, 237 p.
39 Le Fillatre (P.). *Le Niveau supérieur de l'armature urbaine française.* Complément n° 2. « Le pouvoir de commandement des villes françaises .» Ministère de la Construction, Paris, juillet 1963.
40 Maire (J.) et Gendarme (R.). *Contribution à l'étude des localisations industrielles de la région du Nord et du Pas-de-Calais*, Lille, C.E.R.E.S., 1956, 107 p.
41 Parfait (F.). Implantation et aménagement des zones industrielles. *Revue Urbanisme*, 1962.
42 Piatier (A.). L'attraction commerciale des villes. *Revue économique et juridique du Sud-Ouest*, n° 4, 1956.
43 Piatier (A.). Les fonctions de polarisation. *Revue Urbanisme*, 1965, n° 89.
44 Pinchemel (Ph.). *Géographie de la France* (2 tomes), Paris, 1964, 662 p.
45 Pinchemel (Ph.), Vakili (A.) et Gozzi (J.). *Niveau optima des villes. Essai de définition*, Lille, C.E.R.E.S., 1959, 117 p.
46 Prost (M. A.). *La Hiérarchie des villes en fonction de leurs activités de commerce et de services*, Paris, 1964.
47 « Région (La) française à l'heure européenne », Paris, 1963, 230 p. N° spécial, mai 1963 de *l'Essor économique et commercial.*
48 *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 38-2, juin 1967 (en particulier article de P. George sur les métropoles d'équilibre).

49 *Revue Urbanisme*, n° 89, 1965 (en particulier article de Antoine (S.) et Weill (G.) : Les métropoles et leur région et étude d'ensemble de Labasse (J.) sur l'espace urbain.
50 Rochefort (M.). Le rôle perturbateur des frontières sur le réseau des petites villes en Alsace. *Bull. A.G.F.*, 1955.
51 Rochefort (M.). Méthode d'étude des réseaux urbains. *Annales de Géographie*, n° 354, mars-avril 1957, pp. 125-143.
52 Schwartz (G.). *Allgemeine Siedlungsgeographie*, Berlin, 2e édition, 1961.
53 Sorre (M.). *Les Fondements de la géographie humaine*. Tome II, Paris, 1950.
54 Sporck (J. A.). Réflexions sur une géographie volontaire de la localisation industrielle en Europe occidentale. *Bull. de la Société de Géographie de Lille*, n° 4, 1961.
55 Sporck (J. A.). Le rôle croissant des facteurs humains dans la localisation des industries. *Bull. de la Société belge d'Etudes géographiques*, t. XXXII, 1963, n° 1, pp. 185-191.
56 Veyret-Verner (G.). *L'Industrie des Alpes françaises*. Thèse Lettres, Grenoble, 1948, 371 p.
57 Vidal de la Blache (A.). Sur la relativité des divisions régionales. *Revue Athena*, Paris, 1911.

b) *Ouvrages et articles sur l'évolution économique régionale jusqu'en 1960 (ouvrages et articles parus depuis 1929).*

Pour la période antérieure à 1930, ouvrage fondamental de référence :

58 Gibert (A.). La porte de Bourgogne et d'Alsace (trouée de Belfort). *Etude géographique* (très abondante bibliographie), Paris, 1930, 637 p.
59 Bapicot, Perriguey et Renaud. Notes de géographie urbaine et montbéliardaise, études réunies par Chevalier (M.), *Cahier de Géographie de Besançon*, n° 1. *Annales littéraires de l'Université de Besançon*, 1954 (volume 3).
60 Bas (A.). L'économie d'une région de passage : la porte de Bourgogne et d'Alsace. *Information géographique*, 1946, pp. 119-121.
61 Becker (G.). Un siècle dans un village. L'évolution humaine et économique de Langres de 1850 à 1950. *Annales, économies, sociétés, civilisations*, 1951, pp. 463-473.
62 Chevalier (M.). Ouvriers-paysans et migrations quotidiennes dans la région de Belfort-Montbéliard. *Revue de l'Economie du Centre-Est*, Dijon, juillet-sept. 1960, n° 9, pp. 32-31 (et aussi *E.R.F.C.* (*), n° 41).
63 Chevalier (M.). Tableau industriel de la Franche-Comté 1960-1961. *Cahiers de Géographie de Besançon*, n° 9. *Annales littéraires de l'Université de Besançon*, 1961 (volume 57).
64 Clerc-Vienot (C.). Le recrutement ouvrier des usines du Pays de Montbéliard et ses répercussions sur la vie de quatre villages de la Vallée de Scey (Haute-Saône). *Annales de l'Est*, 5e série, 6e année, 1955, p. 78.
65 Daillens, Calinon, Millotte et Boichard. Notes de géographie agraire comtoise et montbéliardaise, études réunies par Chevalier

(*) *E.R.F.C.* : *Economie et Réalités Franc-Comtoises*. Revue de la Chambre de Commerce de Besançon.

(M.). *Cahiers de Géographie de Besançon*, n° 2. *Annales littéraires de l'Université de Besançon*, 1955 (volume 8).

66 Foct (M.). L'activité industrielle de Seloncourt. *Revue de la Chambre de Commerce de Besançon* (février et avril 1951).

67 Fohlen (Cl.). Une affaire de famille au XIXe siècle, Mequillet-Noblot, Paris, 1955, 142 p. *Cahier de la Fondation nationale des Sciences politiques*, n° 75.

68 Goetz-Girey (R.). Stimulants et propagation de la croissance dans le Pays de Montbéliard, 16 p., oct. 1959 (*Revue économique*, volume XI, n° 1, janv. 1960).

69 Hirschi (E.). L'évolution de l'horlogerie dans le cadre comtois, 1840-1965. *E.R.F.C.*, n° 92, juillet-août 1966, pp. 509-518.

70 Industries (Les) de la Région de Belfort-Montbéliard. *Bulletin de la Chambre de Commerce de Belfort*, déc. 1958, pp. 501-510.

71 I.N.S.E.E. Directions régionales de Dijon et de Strasbourg (*Bulletins Statistiques Régionaux*, 1945-1960).

72 Japy, *Usines d'aujourd'hui*, n° 48, août-sept. 1958, pp. 52-72.

73 Juillard (E.). 1798, 1848, 1948 : Trois étapes de la vie mulhousienne. *B.S.I.M.* (*), Mulhouse, 1948, n° 1.

74 Juillard (E.). Pourquoi la grande industrie s'établit à Mulhouse, n° spécial, *B.S.I.M.*, 2-3, 1948, pp. 8-15.

75 Juillard (E.). Essai sur les causes de l'industrialisation en Haute-Alsace au XVIIIe siècle. *Revue d'Alsace*, 1948, pp. 137-148.

76 Juillard (E.). La plaine d'Alsace et la porte de Bourgogne. *France-Géographie et Tourisme*, sous la direction de D. Faucher, t. II, 1952, pp. 305-324.

77 Juillard (E.). L'Economie alsacienne. *Notes et Etudes documentaires*, 19 janvier 1957, n° 2252, 50 p.

78 Lesmann (Ph.). Parmi les anciennes usines de Lepuix-Gy, Giromagny et Auxelles. *Bulletin de la Société belfortaine d'Emulation*, 1947, pp. 79-90.

79 Lovy (P.). Le protestantisme dans le Pays de Montbéliard. *Société d'Emulation du Doubs*, nouvelle série, n° 7, 1965, pp. 95-108.

80 Mattern (E.). *L'Industrie de l'automobile et du cycle dans la Région de Montbéliard*, 1951, p. 23.

81 Meriot (B.). *Les Noms de famille dans l'ancien Pays de Montbéliard*, Montbéliard, 1934.

82 Perrier (A.). L'évolution industrielle des vallées vosgiennes de la Haute-Saône. *Annales de Géographie*, 1928, pp. 272-277.

83 Perriguey (M.). Montbéliard, foyer luthérien et centre industriel. *Annales littéraires de l'Université de Besançon*. Tome I, fascicule 3. *Cahier de Géographie*, n° 1, 1954, pp. 17-40.

84 Renard (L.). *Histoire illustrée du Pays de Montbéliard*, Montbéliard, 1941, 253 p.

85 Renard (L.). *Le Pays de Montbéliard*, Montbéliard, 1958, 238 p.

86 Sedillot (R.). Peugeot : de la crinoline à la 404, Paris, 1960, 175 p. *Histoire des grandes entreprises*, volume 2.

87 Stintzi (P.), Mattauer (R.), Ulrich (L.) et André (R.), sous la direction de André (J.). Préface de L. Madelin. *Histoire de l'industrie dans la vallée de Masevaux*, Mulhouse, mai 1952.

88 Vidal de la Blache (P.). *La France de l'Est*, Paris, 1916, 3e édition, 270 p.

(*) *B.S.I.M.* : *Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse.*

89 Voilliard (O.). Le rôle des chemins de fer dans la transformation des forges de la Haute-Saône et de la Haute-Marne. *Annales de l'Est*, 1956, n° 16.

90 Zones et centres d'attraction dans le département du Doubs. *E.R.F.C.*, nov.-déc. 1959.

91 Plaquette du bi-centenaire des Etablissements Japy frères de Beaucourt 1749-1949, 20 p.

92 Plaquette du 150e anniversaire de la Société Mequillet-Noblot et Cie à Héricourt, 1802-1952, 38 p., 1953.

93 Plaquette de la Société anonyme d'Industrie cotonnière de Mulhouse, 1828-1953, Mulhouse, 31 p., 1954.

c) *Ouvrages et articles généraux sur la Région, parus depuis 1960.*

94 Alsace. Plan régional de développement et d'aménagement. Région d'Alsace. *Journal officiel*, 1959, n° 1138.

959 Aménagement de la Région Centre-Est. *Revue de Géographie de Lyon*, 1962, n° 2 et 3.

96 Béthemont (J.). « Un problème français à l'échelle européenne » : les liaisons Méditerranée-Mer du Nord. *Revue de Géographie de Lyon*, 1963, 4, pp. 315-356.

97 Blanc (A.), Juillard (E.), Ray (J.) et Rochefort (M.). *Les régions de l'Est*. Collection France de demain, Paris, 1960.

98 Daveau (S.). Les régions frontalières de la montagne jurassienne. *Etude de Géographie humaine*, Lyon, 1959, 571 p.

99 Deprez (J.). L'avenir de la Franche-Comté en Europe à la lumière du plan régional de développement et d'aménagement. *Regio Basiliensis*, V/1, 1964, pp. 27-43.

100 Franche-Comté. Plan régional de développement et d'aménagement : région Franche-Comté. *Journal officiel*, 1961, n° 1206.

101 I.N.S.E.E. (D.R. Alsace et D.R. Franche-Comté) :

a) Recensement général de mai 1954. Résultats statistiques. Population. Ménages. Logements. Maisons, Paris, P.U.F., 1960. Départements du Doubs, du Haut-Rhin, de la Haute-Saône, du Territoire de Belfort.

b) Recensement général de 1962. Résultats du dépouillement exhaustif :

1. Population par région agricole s.d. Doubs, Haut-Rhin, Haute-Saône, Territoire de Belfort.
2. Population. Ménages. Logements. Immeubles (pour les mêmes départements), Paris, 1966, Imprimerie Nationale.

102 La Franche-Comté et son économie. Comité d'expansion économique et de productivité de Franche-Comté. Centre d'étude des relations extérieures, Paris, mars 1965, 144 p.

103 Juillard (E.). *L'Alsace, le sol, les hommes et la vie régionale*, Strasbourg, 1963, 80 p.

104 Liaison Rhin-Rhône par l'Alsace et la vallée du Doubs, ses caractéristiques techniques et économiques. *Rev. Navigation intérieure et rhénane*, 1962, 25 mai, pp. 375-402.

105 Mouvements migratoires en Franche-Comté. Enquête du Centre d'études économiques régionales de Franche-Comté. *E.R.F.C.*, n° 94, octobre 1966, pp. 578-598.

106 Reitel (F.). Les régions de la France de l'Est. *C.O.P.R.U.R.*, Strasbourg, 1966.
107 Rochefort (M.). *L'Organisation urbaine de l'Alsace.* Thèse Lettres, Paris, 1960, 384 p. (78 fig. et cartes).
107 *bis* Projet du développement économique et social et d'aménagement du territoire de Franche-Comté. *E.R.F.C.*, 1961 n° 44, pp. 158-176 ; n° 45, pp. 227-239 ; n° 46, pp. 258-283 ; n° 47, pp. 334-352 ; n° 48, pp. 382-402.

d) *Ouvrages et articles se rapportant aux villes et aux activités régionales.*

108 Alsthom. Comment établir, appliquer et financer un plan quinquennal dans une grande entreprise. *Revue Entreprise*, 8 décembre 1962, n° 378.
109 Agglomération (L') industrielle de Belfort-Montbéliard. *Géographie et Industrie*, n° 51 et 52, janvier-février 1968.
110 Annaheim (H.). Basel und seine Nachbarlandschaften. *Eine geographische Heimatkunde*, Bâle, 1955, 116 p.
111 Avenir (L') de la région et son aménagement, un problème de notre temps. *B.S.I.M.*, n° 3, 1965.
112 Bienz (G.). Der Ausban des Flughafens Basel-Mülhausen. *Regio Basiliensis*, Heft IV/2, pp. 168-169.
113 Bienz (G.). Hüningen, plant und realisiert. *Regio Basiliensis*, Heft IV/2, pp. 176-178.
114 C.A.H.R. *Etude sur le développement de la production fruitière et maraîchère dans le Haut-Rhin*, Mulhouse, 1958.
115 Chapuis (R.). Luxeuil-les-Bains. *Revue géographique de l'Est*, 1967, n° 1-2, pp. 223-239.
116 Chèvalier (M.) et Claval (P.). Les deux grandes agglomérations urbaines de Franche-Comté : Besançon et Belfort-Montbéliard. *Revue géographique de l'Est*, janvier-mars 1962, n° 1, t. II, pp. 59 et suiv.
117 Claval (P.). La croissance de l'agglomération montbéliardaise et l'évolution des équipements commerciaux. *Revue géographique de l'Est*, 1965, n° 4, pp. 449-459.
118 Crise (La) textile dans le Haut-Rhin. *Revue de l'Action populaire*, février 1965, n° 185, p. 171.
119 Debia (R.). Le district urbain de Montbéliard. Comment naît une ville de cent mille habitants. *E.R.F.C.*, 1961, n° 50, pp. 579-585.
120 Descombes (R.). Le projet de liaison navigable à gabarit européen entre le Rhin et le Rhône. *E.R.F.C.*, 1961, n° 48, pp. 403-421.
121 Dézert (B.). Quelques aspects géographiques de la grève des usines de la S. A. Peugeot en avril-juin 1965. *Bulletin de l'Association des Géographes français*, n° 340-341, janvier-février 1966.
122 Dézert (B.). Les migrants étrangers de la porte de Bourgogne. *Revue géographique de l'Est*, 1966, n° 3-4, pp. 269-285.
123 Dirig (R.). Village neuf, un village maraîcher de la région française de Bâle. *Regio Basiliensis*, 1959, Heft I/1, pp. 10-32.
124 Fuchs (J. P.). Le déclin des activités économiques des vallées des Hautes-Vosges. *Regio Basiliensis*, 1960, Heft I/2, pp. 284-285.
125 Grimaud (G.). Le problème des implantations dans un centre de construction automobile. *Revue Ingénieurs de l'Automobile. Journal de la Société des Ingénieurs de l'Automobile*, 38e année, tome XXXVII, n° 3, mars 1964, pp. 145-152.

126 Grimbert (J. M.) (Sous la direction de). L'avenir économique de la Franche-Comté. Enquête de la Jeune Chambre économique de Besançon *E.R.F.C.*, n° 89, avril 1966.
127 Habersetzer (R.). L'expansion foncière bâloise dans le coin frontalier de Saint-Louis-Huningue (D.E.S. Faculté des Lettres de Strasbourg). *B.S.I.M.*, 1965, n° 1, p. 720.
128 Jaudel (L.). L'évolution économique de Saint-Louis. *B.H.* (*), 1957, pp. 4-60.
129 Journée mulhousienne de l'Urbanisme, 12 mai 1959, n° spécial *B.S.I.M.* 1959, n° 2, 80 p.
130 Kiechel (L.). Schweizer Industrie in der elsässischen Grenzgegend Willkommen. *Regio Basiliensis*, Heft VI/1, 1966, pp. 100-103.
131 Mercier (J.). Les industries de l'arrondissement de Lure. *Cahier de Géographie de Besançon*, n° 11, pp. 81 à 112 ; *Annales littéraires de l'Université de Besançon*, 1964 (vol. 60) et *Economie et Réalités franc-comtoises*, avril 1965, p. 104.
132 Mendras (H.). Le Sundgau. Etude préliminaire à son aménagement. *B.S.I.M.*, 1955, pp. 1-26, annexe 16.
133 Mendras (H.). Les paysans et la modernisation de l'agriculture. *Compte rendu d'une enquête pilote C.N.R.S.*, 1958, pp. 1-150.
134 Meyer (P.). Quelques aspects de l'évolution actuelle de Mulhouse. *Regio Basiliensis*, 1964, V/1, p. 91.
135 Meyer (P.). Les mineurs du bassin potassique. *Revue géographique de l'Est*, 1963, n° 4, pp. 343-369.
136 Meyer (P.). Un nouveau plan d'aménagement de Mulhouse, ville et zone urbaine. *Regio Basiliensis*, 1960, II/1, pp. 62-65.
137 Meyer (P.). Quelques aspects de l'évolution actuelle de Mulhouse. *Regio Basiliensis*, 1964, V/1, pp. 91-94.
138 Meyer (P.). L'agglomération mulhousienne change aussi de visage en direction de Bâle. *Regio Basiliensis*, 1965, VI/2, pp. 189-190.
139 Meyer (P.). Le bassin potassique d'Alsace a-t-il amorcé sa décroissance ? *Regio Basiliensis*, 1965, V/1.
140 Migrations (Les) rurales en Haute-Saône. *E.R.F.C.*, n° 94, oct. 1966, pp. 578-588.
141 Mulhouse entre deux pôles. Thème d'études annuelles du groupe « Echanges ». *B.S.I.M.*, n° 1, 1965.
142 Nuninger (M.). *Illfurth*, 1959, 340 p.
143 Pelissonnier (M.). L'évolution démographique de la zone de Montbéliard jusqu'en 1975. *E.R.F.C.*, 1962, n° 52, pp. 65-71.
144 Peugeot. *Usines d'aujourd'hui*, n° spécial, supplément au n° 65, mai 1962. Usines de Sochaux-Montbéliard.
145 Rhone-Poulenc. L'usine de Chalempé de la Société Rhône-Poulenc. *B.S.I.M.*, 1965, n° 2, p. 36.
146 Rimbert (S.). Frontière et influences urbaines dans le Dreiländerecke. *Regio Basiliensis*, VI/1, 1965, pp. 37-57.
147 Rochefort (M.). Rôle perturbateur des frontières sur le réseau des petites villes d'Alsace. *Bulletin de l'Association des Géographes français*, 1950, pp. 10-20.
148 Rullière (G.). Milieu rural et attraction industrielle dans la zone de Belfort-Montbéliard. *Revue Paysans*, n° 53, avril-mai 1965, p. 71.
149 Schouler (G.). *Géographie du Territoire de Belfort*, Belfort, 1967, 168 p.

(*) *B.H.* : *Bulletin de la Société d'Histoire et du Musée de Huningue.*

150 Specklin (R.). *Altkirch, type de petite ville.* Travaux du laboratoire de géographie, Université de Strasbourg, pp. 1-87 et C.D.U., Paris, 1951, 87 p.
151 Specklin (R.). Leymen, étude géographique. *Bulletin de Huningue,* 1959, pp. 1-84.
152 Specklin (R.). Structure urbaine de Saint-Louis. *Regio Basiliensis,* 1964, V/1, pp. 88-91.
153 Specklin (R.). Saint-Louis, phénomène frontalier. *Regio Basiliensis,* 1960, I/2, pp. 282-283.
154 Specklin (R.). Etudes sur le Jura alsacien. *Bulletin de la Société d'Histoire de Huningue,* 1961, pp. 1-84.
155 Specklin (R.). Der Sundgau als geographisches Arbeitsgebiet. *Regio Basiliensis,* III/2, 1962, pp. 256-268.
156 Specklin (R.). Etudes sundgoviennes. *Revue géographique de l'Est,* 1963-3, pp. 221-240 et 1964-1, pp. 3-42.
157 Spindler (F.). *L'économie agricole du Sundgau,* Colmar, 1958.
158 Sulser (H. V.). Ergänzugsheft zur Regio Basiliensis. *Hefte für jurassische und oberrheinische Landeskunde,* Bâle, 1962, 150 p.
159 Verrière (J.). Belfort, un cas urbain d'autonomie géographique. *Revue géographique de l'Est,* 1964, pp. 261-274.
160 Wickham (M.). Rapport sur les revenus agricoles du village de Spechbach-le-Haut. *B.S.I.M.,* n° 1, 1955.

ATLAS

a) Juillard (E.) et Chevalier (M.). *Atlas de la France de l'Est,* Paris, 1959.
b) *Atlas sur l'aménagement de l'Alsace,* 1958, Strasbourg, 140 p.
c) *Atlas de la Regio Basiliensis.* Strukturatlas Nordwestschweiz, Oberelsass, Südschwarzwald, ausgearbeitet am geographischen Institut des Universitat, Basel, 1967. Kommissionsverlag Helbing und Lichtenhahn (Bâle et Stuttgart).
d) *L'espace économique français I.N.S.E.E.* Atlas utilisant les statistiques économiques et humaines à l'échelle départementale. 2e édition 1955, 120 p. de texte et atlas de cartes (numéro spécial d'*Etudes et Conjonctures*).

TABLE DES ILLUSTRATIONS

1. — Carte de présentation de la Porte d'Alsace 8
2. — Le Cadre naturel de la Porte d'Alsace 30
3. — L'implantation protestante dans la Porte d'Alsace 36
4. — Les principales industries dans le Territoire de Belfort. .. 38
5. — Evolution à Seloncourt du nombre des professionnels de l'horlogerie 47
6. — Un exemple de concentration financière industrielle et commerciale : le Groupe Peugeot 55
7. — Organigramme financier du Groupe Peugeot Automobiles .. 61
8. — Nombre de salariés de chaque département dans des succursales d'entreprises dont le siège est situé dans les agglomérations de Mulhouse et de Montbéliard 63
9. — Position des entreprises selon le paramètre capital investi-main-d'œuvre ..... (Hors-texte)
10. — Les limites régionales en fonction des liens économiques et de l'emprise d'une grande usine fortement polarisante. 74
11. — Bilan des créations et des disparitions d'entreprises dans le textile et la métallurgie, 1953-1965 81
12. — Comparaison pour les trois vallées de la Semouse, de l'Ognon et du Rahin de la situation des Etablissements Métallurgiques selon le ficher I.N.S.E.E. à dix années d'intervalle, 1953-1963 82
13. — Comparaison des salaires moyens annuels versés par branche et par canton dans le Sundgau en 1961 d'après R. Caillot 90
14. — Tableau de l'évolution quantitative 1957-1965 des usines et des effectifs dans le Sundgau 96
15. — Entreprises installées dans la zone de Mulhouse depuis 1964. 98
16. — Répartition des usines par tranches de salariés à Mulhouse. 99
17 — Agglomération de Mulhouse 1962. Population active ayant un emploi par catégorie d'activité économique 100
18. — Comparaison 1957-1965 selon les branches, du nombre d'usines et des effectifs à Mulhouse 101
19. — Comparaison 1957-1965 selon les branches, du nombre d'usines et des effectifs dans la Zone industrielle de Mulhouse 102
20. — Tableau de l'industrie textile à Mulhouse en 1965 103
21. — Territoire de Belfort. Population active ayant un emploi par catégorie d'activité économique et par sexe en 1962 .. 106
22. — Structure des centres industriels de la Trouée de Belfort en 1966 108
23. — Agglomération de Montbéliard, 1962. Catégories d'actifs ayant un emploi et résidant dans l'agglomération 109

24. — Région Nord Franc-Comtoise. Consommation d'énergie électrique en 1964 110
25. — Les nouvelles implantations industrielles 1954-1964 112
26. — Répartition des effectifs employés dans les Entreprises de plus de 50 salariés et Population active, secteur secondaire. Recensement 1962 114
27. — La position des grandes entreprises de la Porte d'Alsace en 1967 par rapport à leurs homologues en France selon le paramètre investissement-chiffre d'affaires 117
28. — S.A. Peugeot (Sochaux). Evolution comparée de la production, du chiffre d'affaires et du personnel 121
29. — Ouvriers et cadres des Usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard par zone de recrutement (en pourcentage) en 1962, 1963, 1964, 1965 et 1966 122
30. — Ouvriers embauchés par Peugeot à Sochaux en 1962 123
31. — Plan des fabrications de la S.I.C.A.P. (Sochaux) et emplacement des chaines 126
32 — Variations d'effectifs dans les diverses usines et services à la S.A. Peugeot-Sochaux de 1937 à 1964 128
33 — Répartition des superficies au sol et des superficies développées à la S.A. Peugeot en juin 1966 129
34. — Vue aérienne des Usines de la S.A. Peugeot-Sochaux 130
35. — Vue aérienne Usine Peugeot - Ile Napoléon 131
36. — Evolution de la production Peugeot, de la production française et de celle des principaux pays producteurs de 1960 à 1967 (sur la base 100 en 1960) 134
37. — Carte hors-texte, l'Expansion de la S.A. Peugeot sur le Marché Mondial 136
38. — L'implantation du Groupe Peugeot en France et dans le Marché Commun 139
39. — Groupe Peugeot dans la Région de l'Est en son rayonnement, 1965 140
40. — L'intégration verticale dans le Groupe Peugeot 141
41. — Vue aérienne des Cycles Peugeot-Valentigney 148
42. — Les usines de l'Alsthom et leurs sous-traitants en France. 150
43. — Les plans quinquennaux Alsthom de 1959 à 1966 153
44. — Plan des usines de l'Alsthom à Belfort 154
45. — Organigramme. Un exemple de spécialisation des services à Alsthom-Belfort, Groupe gros matériel électrique tournant (G.E.T.) 162
46. — S.A.C.M. Mulhouse. Pourcentage des salariés par rapport au nombre total selon les types de fabrication 165
47. — Organigramme Groupe Hispano-Alsacienne 168
48. — Tableau des exportations directes et indirectes de la S.A.C.M. 169
49. — Mécanographie Japy-Beaucourt. Ventilation par tranches d'âge du total ouvriers-hommes selon la résidence 173
50. — Répartition par tranche d'âge et par sexe du personnel ouvrier de Japy à Beaucourt en février 1962 174
51. — Plan schématique de l'Usine Japy à Beaucourt 175
52. — Place de Bull-Belfort dans l'ensemble de la Compagnie des Machines bull 179

53. — Le Groupe Bull-Belfort et ses sous-traitants directs en France 181
54. — Production annuelle de Chlorure de Potassium en tonnes K^2O des M.D.P.A. (Ensemble du Bassin) 184
55. — Le paysage du Bassin Potassique 185
56. — Rhône-Poulenc à Chalempé. Plan général des installations. 197
57. — Tableau de la répartition des broches existantes et en activité dans la Porte d'Alsace 210
58. — Moyenne pondérée des Ages à la Cotonnière d'Héricourt en octobre 1968 218
59. — Répartition par tranches de salariés des entreprises et des effectifs dans l'industrie cotonnière 221
60. — Répartition des salariés employés en fonction de la taille des entreprises dans l'industrie cotonnière 222
61. — Modes de financement dans l'industrie textile haut-rhinoise. 222
62. — Moyenne annuelle du taux d'investissement pour les Filatures et les Tissages de la Porte d'Alsace et pour la période 1955-1961 223
63. — Tableau des entreprises sous-traitantes permanentes de la Porte d'Alsace 231
64. — Tableau du pouvoir de commandement des trois pôles économiques de la Porte d'Alsace 234
65. — Evolution de la population dans le Doubs, la Haute-Saône et le Territoire de Belfort de 1801 à 1962 240
66. — Structure de la population au 1er janvier 1962 242
67. — Comparaison entre les pourcentages d'accroissement des jeunes de 14 à 19 ans entre 1960 et 1965 par zones de la Porte d'Alsace 242
68. — Densité de la population au recensement de 1962 243
69. — Variation de la population totale par commune entre 1954 et 1962 245
70. — Courbes démographiques des grandes communes du Pays de Montbéliard entre 1794 et 1962 247
71. — Répartition par âges des immigrants originaires de l'extérieur du district de Montbéliard de 1955 au 1er janvier 1961 248
72. — Pyramide des âges du village de Grand-Charmont en 1962. 249
73. — Tableau de l'accroissement démographique 1954-1962 dans la zone urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt 251
74. — Tableau comparatif des migrants selon leur département d'origine vers Mulhouse ou vers Belfort entre 1954 et 1962 252
75. — Structure selon les groupes d'âges du Territoire de Belfort et du Pays de Montbéliard en 1962 253
76. — Carte des origines de la main-d'œuvre étrangère de la Porte de Bourgogne et d'Alsace en 1962 256
77. — Carte des zones de recrutement des ouvriers algériens de la S.A. Peugeot de Sochaux en 1965 258
78. — Carte des zones industrielles et de l'évolution du peuplement de la Porte d'Alsace 259
79. — Carte de la résidence de la population active industrielle en 1962 260

80. — Migrations quotidiennes de main-d'œuvre industrielle vers Mulhouse, 1965-1966 262
81. — Carte hors-texte de la durée moyenne de trajet pour les ouvriers de la S.A. Peugeot transportés par cars d'entreprise 264
82. — Carte des lieux de résidence en 1963 des personnels de la S.A. Peugeot et d'Alsthom 267
83. — Tableau du personnel transporté par services de cars particuliers 268
84. — Carte des migrations journalières de la population active du Sundgau par zones d'emploi en 1965 268
85. — Mouvement quotidien des frontaliers du Haut-Rhin en 1966. 270
86. — Carte des migrations pendulaires vers les grandes usines de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard en 1966 273
87. — Tableau de l'évolution des migrations journalières. L'exemple du Territoire de Belfort 274
88. Lieux de travail des migrants quotidiens du département hors du Territoire de Belfort 275
89. — Tableau des catégories de personnel de la S.A. Peugeot-Sochaux. Evolution sur cinq ans 277
90. — Evolution comparée des catégories professionnelles entre 1958 et 1964 à la S.A. Peugeot (Sochaux) et à l'alsthom. 279
91. — Répartition des auditeurs aux cycles du C.I.P.E.S. durant la saison 1963-1964 285
92. — Tableau des disparités entre les grands secteurs d'activité. 287
93. — Diagramme de la répartition de la population active par secteur d'activité dans les différentes zones d'études démographiques et de l'emploi (Z.E.D.E.). Situation 1962 et perspective 1985 288
94. — Tableau de la variation des catégories de population active entre 1954 et 1962 288
95. — Tableau de l'évolution entre 1954 et 1962 du tertiaire régional et local 289
96. — Professions de conseil et services rares en 1964 290
97. — Tableau des effectifs employés dans le secteur tertiaire dans les agglomérations de Montbéliard et de Belfort 293
98. — Evolution de l'emploi des jeunes gens de moins de 18 ans par branches professionnelles dans les secteurs Secondaire et Tertiaire 296
99. — Tableau des mutations professionnelles des actifs ruraux entre 1911 et 1954 dans trois villages de Haute-Saône. 302
100. — Tableau des exploitations des ouvriers-paysans dans le Sundgau 303
101. — Répartition des ouvriers-paysans chefs d'exploitation selon la distance aux pôles d'attraction de Sochaux et de Belfort. 306
102. — Pyramide des âges des travailleurs masculins agricoles ayant une double activité (ouvriers et paysans), 1965 307
103. — Comparaison des conditions de travail des ouvriers et des ouvriers-paysans en 1965 308
104. — Répartition selon la durée quotidienne de la journée de travail 309
105. — Répartition des ventes de lait entre ouvriers-paysans et cultivateurs 310

106. — Répartition des ouvriers-paysans selon la distance de l'exploitation au lieu de travail industriel en 1965 .. 312
107. — Pyramides de la population active des ménages agricoles et non agricoles par sexe et par âge en 1962 dans le Territoire de Belfort 315
108. — Pyramide des âges de l'ensemble des travailleurs masculins agricoles (à temps plein et double activité), 1965 316
109. — Pyramide des taux d'activité dans le Territoire de Belfort, 1966 317
110. — Pyramide des âges des travailleurs masculins agricoles à temps plein sur l'exploitation en 1965 318
111. — Activité professionnelle des fils des exploitants agricoles en 1961-1962 319
112. — Comparaison des secteurs agricoles sur le plan de l'âge moyen des exploitants 320
113. — Comparaison des secteurs agricoles sur le plan de la surface moyenne des exploitations 321
114. — Rapport entre le pourcentage d'agriculteurs, l'étendue moyenne des exploitations et l'importance des herbages dans le Sundgau 322
115. — Diminution des actifs agricoles 1954-1962 325
116. — Evolution de la répartition des exploitations en fonction de la surface (1929-1961) 327
117. — Evolution des exploitations entre les classes de superficie dans la Trouée de Belfort (1929-1955-1961) 328
118. — Evolution des exploitations entre les classes de superficie dans les zones agricoles de Haute-Saône 329
119. — Répartition des exploitations du Haut-Rhin selon la superficie et la région naturelle 330
120. — Trétudans. Répartition de la population suivant les secteurs auxquels elle appartient, 1962 338
121. — Distance entre les parcelles d'une installation-type 339
122. — Tableau comparatif des prix des terres agricoles dans les diverses régions agricoles de la Porte d'Alsace 350
123. — Belfort. Les extensions successives de la ville 366
124. — Belfort. Densité de la population par quartier 367
125. — Structure urbaine de Belfort 369
126. — Organisation urbaine et utilisation de l'espace autour de Montbéliard 373
127. — Photo aérienne du Grand Ensemble des Buis-Valentigney .. 380
128. — Carte des grands ensembles de logements du District de Montbéliard 385
129. — Diagramme de l'évolution des secteurs d'activité des centres urbains 388
130. — Pyramide du Grand Ensemble des Fougères (Grand-Charmont), 1962 394
131. — Pyramide du Grand Ensemble du Grand Giboulon (Grand-Charmont), 1962 395
132. — Grands Ensembles de Grand-Charmont. Population active totale par qualification en 1962 396
133. — Grands Ensembles de Grand-Charmont. Population active Peugeot en 1962 397

134. — Part des femmes salariées dans la population féminine totale des « Fougères ». Grands Ensembles de Grand-Charmont. 399
135. — Activité des femmes suivant le nombre d'enfants à charge, 1962 400
136. — Services rendus aux particuliers dans les Agglomérations. Evolution 1954-1962 404
137. — Services rendus aux entreprises. Evolution 1954-1962 405
138. — Comparaison entre l'évolution des commerces de gros et de détail 407
139. — Comparaison du produit de la taxe locale sur le chiffre d'affaires par département et par agglomération 414
140. — Carte des actifs commerciaux en 1962 et zones d'attraction commerciale des villes 415
141. — Montant des dépôts et des crédits bancaires au 31-12-1964. 418
142. — Dépôts à la Caisse Nationale d'Epargne au 31-12-1964 420
143. — Evolution des actifs des Banques et des Assurances par agglomération entre 1954 et 1962 421
144. — Montant des effets compensés 422
145. — Les Rayons bancaires en Franche-Comté (Banque de France, C.N.E.P., Banque Populaire Comtoise) en 1967 424
146. — Les Rayons bancaires en Franche-Comté (C.I.A.L., Société Générale, B.N.C.I., Crédit Lyonnais) et la zone d'influence de Besançon 425
147. — Tonnage des marchandises expédiées au départ des principales gares de Franche-Comté en 1964 430
148. — Carte de l'expansion urbaine au cœur de la Porte d'Alsace. 441
149. — Deux aspects de Valentigney (vues aériennes) 443
150. — La Nébuleuse urbaine du District Urbain de Montbéliard avec sa Z.U.P. de la « Petite Hollande » 446
151. — Vue aérienne de Luxeuil-les-Bains 450
152. — L'aménagement du « coin frontalier » de Saint-Louis-Huningue 456
153. — Plan de modernisation et d'équipement du complexe Mulhouse-Rhin 458
154. — Carte hors-texte du Plan d'Aménagement de Mulhouse 460
155. — Ampleur prise par l'attraction mulhousienne sur certaines communes urbaines de la zone de Mulhouse 467
156. — Pourcentage du nombre d'étudiants par département inscrits aux trois centres universitaires de Mulhouse, Strasbourg et Besançon 469
157. — Types de centres de relations de la Porte d'Alsace 471
158. — Le projet de la « Regio Basiliensis ». Densité comparée des populations (1964) 473
159. — Carte de la Porte d'Alsace dans l'axe du Marché Commun. 481
160. — Niveaux des villes au point de vue de l'influence extérieure et des services à l'usage des particuliers 483
161. — Niveau des villes au point de vue des services à l'usage de l'économie 484
162. — Niveau global des villes. Fonction régionale dans l'armature urbaine de la région de l'Est 485
163. — Indices hiérarchiques des agglomérations de l'Est 486

Hors-texte :

164. — Les usines des Entreprises de la Porte d'Alsace en 1967.
165. — Importance des investissements et origine des flux de capitaux.
166. — L'emprise foncière urbaine dans la Porte d'Alsace en 1967.
167. — Grands Equipements récents ou prévus de la porte d'Alsace.

INDEX INDUSTRIEL

Les pages en chiffres **gras** indiquent les études monographiques.

Aciers Peugeot, 59, **142-147.**

Achnitch et Cie, 214.

Acmer, 106, 232.

ALSTHOM, 46, 57, 58, 60-62, 105, 116, **149-163,** 266, 279, 282

Automobiles PEUGEOT, Sochaux (Ile Napoléon), 12, 29, 40, 46, 56, 58, 59, 61, 62, 108, 116, **118-141,** 266, 267, 277-279, 284, 418, 432, 435.

Battenfeld, 76, 83.

Baumann, 108, 224.

Bertrand Faure, 83.

Bohly, 56.

BULL, 105, 118, **178-182,** 282, 283.

Charles Mieg, 220.

Charpentier, Vogt, Goguel, 85, **201-204.**

Cimenteries d'Altkirch, 199-200.

C.I.P.E.S., 281, 284, 285.

Cotonnières d'Héricourt, 64, 217.

Cycles Peugeot, 56, 62, 108, 147, 148, 149, 284, 418.

Delagrave, 76.

DOLLFUS-MIEG et Cie, 57, 99, 220.

Dollfus-Noack, 214, 215.

Dreyer, 76.

Esac, 77.

F.P.C. (Fabrique de produits chimiques de Thann), 72, **188-195.**

Forel, 76.

Forges d'Audincourt, 26, 63, **206-208.**

Fritz-Marti, 53, 54, 97, 111.

Geigy, 95.

Gilardoni, 83.

Gillet-Thaon, 53, 64, 216, 217, 220.

Glück et Cie, 215-216.

GROUPE PEUGEOT, 44, 46, 52, 53, 58-61, 111, **142-143, 281-283.**

HISPANO-ALSACIENNE (S.A.C.M.), 57, 99, 104, 118, **163-171,** 268, 277, 286.

Holding, 62.

Houillères de Ronchamp, 27.

GROUPE JAPY, 23, 41, 43, 44, 56, 59, 60, 62, 63, 73, 105, 108, 110, 111, 118, 178, 419.

Jenny frères, 56.

Lalloz, 76.

Laurent, 77-80.

L'Epée, 228.

Madec, 79.

Maglum, 56, 77, 82, 84, **230-232.**

Mandeure (Papeterie de), 225.

Maître, 108, **202-206.**

Manurhin, 99, 104.

Mécanographie Japy, **171-178,** 419.

Mequillet-Noblot, 210-217.

PEUGEOT et Cie, 142-146.

Potasses industrielles, 194.

Potasse et Produits chimiques (P.P.C.), 188, 190.

RHONE-POULENC, 103, **196-199.**

S.A.C.M.M. (Hispano-Alsacienne), 57, 99, 104, 118, **163-171,** 268, 277, 286.

Sandoz, 95.
Schaeffer, 220.
S.E.M.A.S., 61, 127.
Sidebo, 91.
S.M.A., Arbouans, 63.
Thécla, 84.
Tibou, 220.
Tissages Japy, 210.
Tival, 99.
Timken, 54.
Tramico, 77.
Unelec, 105, 159, **163.**
Viellard, 56, 91.
Zeller frères, 211.
Zimmerli, 210.
Willot frères, 220.

INDEX URBAIN ET RURAL

Les pages en chiffres **gras** indiquent les études monographiques sur les structures et l'évolution des fonctions urbaines. Les pages en *italique* indiquent les prospectives monographiques sur l'orientation de l'expansion urbaine. Les villes importantes sont en caractère **gras.**

Altkirch, 87, 89, *452.*
Amage, 76.
Andelnans, 352.
Anteuil, 244.
Arbouans, 25.
Arcey, 245.
AUDINCOURT, 23, 51, 244, **388,** 390.
Auxelles-Bas, 41.
Auxelles-Haut, 24, 25, 253.

BALE, 468, 472.
Bavans, **335-336.**
Bavilliers, 254, 352.
Beaucourt, 23.
Belfahy, **346.**
BELFORT, 37, 44, 45, 57, 86, **105-106,** 241, 247, 272, 273, 280, 289, 290, 294, *364-371,* 382, 390-391, 397, 398, **408,** 414, 430, *441, 446-448,* 463-467, 468.
Belonchamp, 79.
Belverne, 18.
Belvoir, 244.
Bessoncourt, 340, 346.
Bethoncourt, 25, 110, **244, 403.**
Beulotte-St-Laurent, 244, 347.
Bourogne, 93, *392.*
Carspach, 89.
Cernay, 86.
Chagey, 24.
Chalampé, 101.
Chamesol, 26.
Champagney, 79.
Charquemont, 51, 226, 227.
Chatenois, 25, 244.
Clairegoutte, 18.
Conflans-sur-Lanterne, 76.
Corbenay, 77.
Croix, **332.**

Dambenois, **341.**
Damprichard, 227.
Danjoutin, 25, 392.
Dannemarie, 88.
Dasle, 25.
DELLE, 73, **91-92,** 245, 254, *453-454.*
Durlinsdorf, 87.

Esmoulières, 244.
Essert, 254.
Étobon, 18.
Exincourt, 25, 373, 392, 434, 435, 447.

Faimbe, 245.
Faucogney, 76.
Faverney, 77.
Faverois, 254.
Fesches-L'Église, 254.
Fontaine-les-Luxeuil, 76, 78
Ferrette, 73, 87.
Fougerolles, 78.
Frédéric-Fontaine, 18.
Friesen, 88.
Froideconche, 76, **353.**

Giromagny, 24, 25, 41.
Gommersdorf, **334.**
Grand-Charmont, 249, 252, **381, 393-401.**
Grandvillars, 93, 254.
Grosmagny, **334.**

Hegenheim, 96.
Hirsingue, 89.
Huningue, 95, 96.

Ile-Napoléon **129-133** *(usine PEUGEOT), 393.*

Joncherey, 245, 254.

La Corveraine, 76, 79.
Le Haut-du-Them, 79.
Lepuix-Gy, 24, 25.
Lepuix-Neuf (ou Lepuix-Delle), **333.**
Leymen, 87.
Ligsdorf, 87.
Lougres, *304.*
LURE, 43, 86, **408,** 416, *452.*
Lutter, 87.
LUXEUIL, 54, 64, 76, 86, 243, 416, **449-451.**

Magny-d'Anigon, 18.
Maiche, 51, 226-227.
Malmerspach, 85.
Mandeure, 225.
Masevaux, 23.
Mathay, 245.
Menoncourt, 25.
Merseray, 77.
Méziré, 254.
Mignafans, 244.
Mœrnach, 87.
MONTBÉLIARD, 11, 37, 42, 44, 45, 52, 108, 110, 111, 211, 244, 246, 254, 272, 280, 289, 290, 293, 296, **371-375,** 383, 384-385, 389-390, 404, 406, 415, 431, *444-446,* 463-467.
Montécheroux, 26.
Morvillars, 254.
MULHOUSE, 37, 52, 64, 65, 98, 252, 262, 290, 294, 359, 364, **375-380,** 338, 391, 404, 410-413, 414, 433-434, *457-461,* 467, 472-473.

Narbief, 24.
Neuvier, 24.

Oltingue, 87.
Ottmarsheim, 101.

Pérouse, 25.
Peseux, 245.
Pfetterhouse, 88.
Phaffans, 352.
Plancher-les-Mines, 24, 25, 80-82.
Pont-de-Roide, 51.
Ramondans, 245.
Regio Basiliensis, 473-474.
Rœdersdorf, 87.
Roches-les-Blamont, 304.
Ronchamp, 27, 79, 305.
Roppe, 25, 254.
Roppentswiller, 88.

Saint-Bresson, 244.
Saint-Georges-Armont, 244.
Saint-Hippolyte, 73.
SAINT-LOUIS-HUNINGUE, 73, **94-96,** 262, 270, *454-457.*
Saint-Loup-sur-Semouse, 77, 78, 224.

St-Sauveur-les-Luxeuil, 76, 79.
Saulnot, 25.
Seloncourt, 25, **46-48,** 51.
Seppois, 88.
Sermamagny, 352.
Servance, 79, 80.
Sochaux, 244, 373, 375, 444, 446.

Tagolsheim, 89.
Taillecourt, 25.
Ternuay, 80.
THANN, 23, 28, **85-86, 452-453.**
Trétudans, **336-340.**
Trévillers, 346.
Ueberstrasse, 88.

Valdieu, 10.
Valdoie, 389.
VALENTIGNEY, 51, 244, 380, 384, **442-444.**
Vermondans, 245.
Vieux-Ferrette, 87.
Vyt-les-Belvoir, 244.

Waldighoffen, 88, 354.
Walschwiller, 87.

TABLE DES MATIÈRES

LA CROISSANCE INDUSTRIELLE ET URBAINE DE LA PORTE D'ALSACE

Essai géographique sur la formation d'un espace régional en fonction de l'attraction industrielle

AVANT-PROPOS 5

INTRODUCTION GÉNÉRALE 9

— La naissance d'un nouvel espace régional dans un carrefour industriel

— Délimitation de la région étudiée ; un problème d'aménagement des structures régionales

PREMIÈRE PARTIE

CONDITIONS ET ASPECTS ORIGINAUX DE LA CROISSANCE INDUSTRIELLE

CHAPITRE I. — *Des conditions naturelles favorables à l'industrie* .. 17

1. Richesse forestière et rôle de la forêt dans la croissance industrielle 17
2. La richesse en eau : source secondaire des industries .. 21
3. Les possibilités d'extraction minière : source des industries métallurgiques et chimiques 24
4. L'importance du relief dans les conditions d'implantation des usines 29

CHAPITRE II. — *Le passage de la dispersion à la concentration industrielle dans la première moitié du XX^e siècle* 36

1. La cristallisation croissante des activités industrielles selon un équilibre tripolaire (1919-1939) 37
2. Faiblesse des moyens de crédit locaux, après la crise de 1929-1931 42
3. Les difficultés des petites entreprises, malgré une adaptation continue 44
4. Fragilité croissante des petites entreprises depuis 1950 . 48

CHAPITRE III. — *Aspects régionaux du capitalisme industriel et processus de concentration* 52

a) La part encore importante des capitaux familiaux dans la région 53
b) Le développement du monolithisme industriel 57
c) Les effets géographiques du haut niveau de concentration financière depuis 1950 60
d) La concentration des sièges sociaux et commerciaux ... 62

DEUXIÈME PARTIE

LES STRUCTURES INDUSTRIELLES ACTUELLES ET LEUR COMPORTEMENT GÉOGRAPHIQUE

CHAPITRE I. — *Les disparités de croissance dans l'évolution des zones industrielles et urbaines* 73

I. *Crise et reconversion partielle des vallées industrielles vosgiennes, sous-vosgiennes et sundgauviennes* 74

1. Evolution des vallées de l'arrondissement de Lure 75
2. Les vallées vosgiennes du Territoire de Belfort 83
3. Les vallées alsaciennes des Vosges méridionales 85
4. Les vallées sundgauviennes 87

II. *Les zones en évolution rapide* 90

a) Les secteurs industriels frontaliers 90
1. La région industrielle de Delle 91
2. Le « coin frontalier » de Saint-Louis - Huningue 94
b) Un secteur en pleine mutation : l'agglomération industrielle de Mulhouse 97
c) Le pôle de croissance majeur de la porte d'Alsace : l'agglomération industrielle de Belfort-Montbéliard 105
Maintien ou suppression de la polyvalence industrielle ? ....

CHAPITRE II. — *Les grands constructeurs mécaniques. Evolution, structure actuelle et rayonnement* 116

A. *Le groupe Peugeot* 118

1. L'essor des usines d'automobiles 118
2. L'organisation des fabrications : une intégration verticale moins totale 124
3. L'essaimage récent sur Mulhouse 129
4. Problèmes financiers liés à la croissance 134
5. Rayonnement mondial et mutation récente en firme d'envergure nationale et européenne 135
6. Les usines du groupe sous-traitantes de la S.I.C.A.P. dans le Pays de Montbéliard 141
7. Une survivance : les cycles Peugeot à Beaulieu-Valentigney 147

B. *Les usines de l'Alsthom à Belfort* 149

C. *Trois types de grands constructeurs : S.A.C.M., Japy, Bull* 163

1. La Société alsacienne de Constructions mécaniques de Mulhouse 163
2. La mécanographie Japy à Beaucourt 171
3. L'usine Bull de Belfort 178

CHAPITRE III. — *Le comportement des industries de produits bruts et semi-élaborés* 183

1. Problèmes de reconversion et avenir de la région minière potassique 183
2. Une industrie chimique liée au passé et au présent de la région : la fabrique de produits chimiques de Thann .. 188
3. Un exemple récent de décentralisation industrielle et d'implantation dans la zone portuaire rhénane : Rhône-Poulenc à Chalempé 196
4. La réussite d'une usine isolée : la cimenterie d'Altkirch .. 199
5. Vitalité surprenante de l'industrie de la fonderie 201
6. Le déclin des forges 206

CHAPITRE IV. — *L'aménagement actuel des industries de vieille implantation régionale : textile, meuble et papeterie, horlogerie* . 209

1. Difficultés des entreprises textiles depuis 1950 et reconversion partielle ou totale 209
2. Les conditions du maintien d'entreprises textiles à capitaux familiaux 213
3. L'ampleur des intégrations textiles dans la filature et le tissage cotonniers 216
4. Les industries du bois et de la papeterie 223
5. La survivance des industries horlogères 226

La porte d'Alsace doit-elle continuer à évoluer dans le sens du monolithisme industriel ? 229

TROISIÈME PARTIE

LES RÉPERCUSSIONS DE LA CROISSANCE INDUSTRIELLE SUR LA VIE TRADITIONNELLE

Orientation des recherches sur la vie humaine régionale

A. Les transformations humaines

CHAPITRE I. — *L'ampleur des variations quantitatives de la population* 239

1. Jeunesse relative de la population des zones industrielles . 240
2. Variations très marquées des densités rurales et urbaines . 243

3. Les mouvements migratoires définitifs vers les grands pôles d'attraction industrielle 246
4. Les migrants étrangers et l'inégalité de leur adaptation aux conditions de vie de la porte d'Alsace 255

CHAPITRE II. — *L'ampleur originale des migrations pendulaires* . 260

1. La densité des mouvements pendulaires 261
2. L'extension et la fréquence 264
3. Nature des habitués des cars 264
4. Le grand rôle des cars d'entreprise 266
5. Les conséquences 269

CHAPITRE III. — *Les variations qualitatives de la population active industrielle* 277

1. Diminution relative des ouvriers qualifiés 277
2. Nouveaux besoins en ouvriers très spécialisés et cadres moyens 279
3. Le recrutement des ingénieurs et cadres supérieurs 282
4. L'amélioration progressive de la qualification des jeunes embauchés 284

CHAPITRE IV. — *Disparités grandissantes entre secondaire et tertiaire : maladie de croissance ou état endémique ?* 287

1. Ecart accentué entre les grands secteurs d'activité 287
2. Le sous-équipement en services tertiaires 291
3. La croissance rapide du tertiaire sur le plan commercial 294

B. Les répercussions de la croissance industrielle sur la vie rurale

Orientation des recherches rurales

CHAPITRE I. — *Une catégorie rurale en déclin : les ouvriers-paysans* 300

1. Les diverses catégories et évolution du phénomène 300
2. La répartition des ouvriers-paysans dans les communes de résidence 302
3. Age moyen et possibilités de renouvellement 306
4. Le maintien de la double activité : un fein incontestable au progrès agricole 310

CHAPITRE II. — *La crise des petites et moyennes exploitations agricoles* 314

1. Une exploitation basée sur la seule main-d'œuvre familiale 314
2. Le problème de la succession sur l'exploitation et les chances de survie 318

3. La faiblesse du revenu agricole moyen 324
4. Un processus inéluctable de concentration des terres agricoles 325

CHAPITRE III. — *L'importance croissante des moyennes exploitations spécialisées* 327

1. La disparition rapide de la petite exploitation à faire-valoir direct 327
2. L'inégale influence de la croissance industrielle selon les zones :

a) zones où l'activité agricole demeure importante 332
b) zones où l'activité agricole est secondaire 335
3. Une remise en cause totale du système agraire 340
4. Une moyenne exploitation agricole peut-elle donc se maintenir à l'ombre même de la nébuleuse urbaine ? 342

CHAPITRE IV. — *Un obstacle grave à la concentration des terres agricoles : l'emprise citadine sur la vie rurale* 344

1. Les demandes de terre et l'évolution spontanée du marché foncier 344
2. Les degrés divers de l'emprise citadine sur la campagne .. 348
3. La transformation progressive des villages en « cités-dortoirs » dans la proximité des zones industrielles 352

C. **Évolution urbaine et orientations de l'expansion**

Orientation des recherches en géographie urbaine

CHAPITRE I. — *Transformation du paysage urbain* 362

A. *Aspects de la croissance dans les zones urbaines* 363
1. Les vieilles villes et la croissance urbaine. L'exploitation du site 363
2. Quartiers péri-urbains ou « villes nouvelles » ? 380

B. *Nouvelles structures socio-économiques des quartiers urbains* 387
1. Déclin des fonctions industrielles des villes-centres et développement des fonctions tertiaires 387
2. Importance nouvelle des zones industrielles 392
3. Les habitants et leurs nouvelles conditions de vie dans les grands ensembles 393

CHAPITRE II. — *Inadaptation relative de l'armature urbaine* 403

A. *Insuffisance des équipements commerciaux et bancaires* 404
1. Structures des commerces de gros et de détail et évolution des équipements commerciaux 406
2. L'évolution des attractions commerciales 413

3. L'inégale répartition des rayons bancaires et l'absence de véritables banques d'affaires 416

B. *Sous-équipement des relations internes et externes* 427

1. Insuffisance des transports urbains et péri-urbains, l'isolement des grands ensembles 427
2. Infrastructure médiocre de voies ferrées à grand débit .. 428
3. La vétusté du réseau navigable 434

C. *Inadaptation des structures administratives* 436

CHAPITRE III. — *Orientation de l'expansion urbaine* 440

1. L'aire urbaine de Belfort-Montbéliard : une nébuleuse urbaine linéaire 440
2. Problèmes d'expansion des petites agglomérations périphériques à vocation industrielle : Luxeuil et Lure, Altkirch et Thann 449
3. L'expansion urbaine liée à l'activité frontalière 453
4. L'expansion en « tache d'huile » de l'agglomération de Mulhouse. Le complexe urbain « Mulhouse-Rhin » 457

CHAPITRE IV. — *L'absence d'une véritable métropole régionale* ... 464

1. Poids relatif de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard 464
2. Mulhouse entre deux pôles : Bâle et Strasbourg, un rayonnement difficile et limité, mais en progression 467
3. L'emprise relative de l'attraction bâloise sur la porte d'Alsace. Bâle, métropole de la « Regio Basiliensis » ? 472

CONCLUSION GÉNÉRALE :

a) Le monolithisme industriel a introduit un déséquilibre régional avec une concentration accélérée de la population et des activités. Aspects négatifs et positifs de ce déséquilibre 477

b) Le démantèlement progressif de l'autonomie des réseaux urbains régionaux au profit de centres d'attraction industrielle : une évolution intéressante et nouvelle de la géographie régionale 477

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE 483

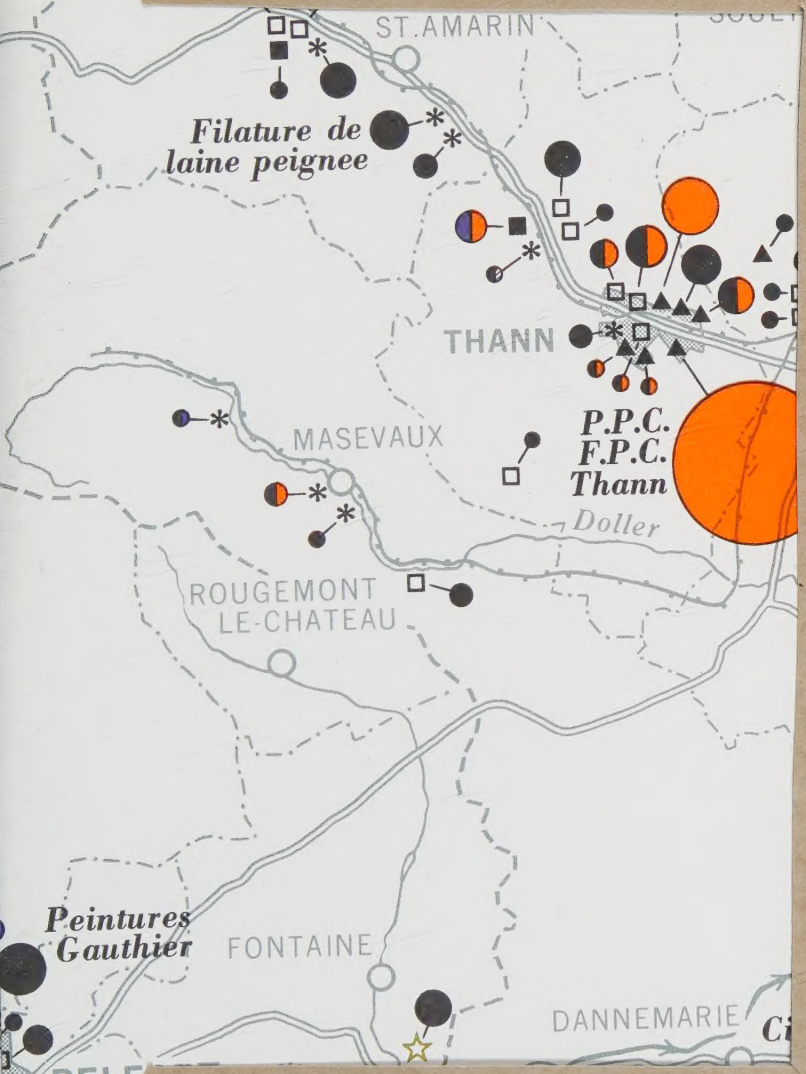
TABLE DES ILLUSTRATIONS 505

INDEX INDUSTRIEL 511

INDEX URBAIN ET RURAL 512

TABLE DES MATIÈRES 515

Imprimerie Jacques et Demontrond - Besançon. — N° 10 390.
Dépôt légal : 4e trimestre 1969 - N° 7899. - N° d'Editeur : 512.


ST.AMARIN
Filature de laine peignee
THANN
MASEVAUX
P.P.C.
F.P.C.
Thann
Doller
ROUGEMONT LE-CHATEAU
Peintures Gauthier
FONTAINE
DANNEMARIE